

# Definition touristische Verkehre (DtoV)

---

Schlussbericht



## IMPRESSUM

---

### Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

### Projektoberleitung

Caroline Beglinger Fëdorova (ARE)

Richard Kämpf (SECO)

### Projektleitung

Dr. Aurelio Vigani (ARE)

Dr. Raphaël Ancel (ARE)

Dr. Nicole Mathys (ARE)

### Autoren

Prof. Dr. Timo Ohnmacht (HSLU)

Dr. Andreas Hüsser (HSLU)

Noah Balthasar (HSLU)

Prof. Dr. Andreas Liebrich (HSLU)

Dr. Valérian Geffroy (Unil)

Hauke Reckermann (HSRM)

Prof. Dr. Matthias Kowald (HSRM)

Niklas Bolenz (HSRM)

### Begleitgruppe

Lea Pirovino (SECO)

Dr. Mark Reinhard (BFS)

Dr. Maik Hömke (ASTRA)

Markus Liechti (BAV)

### Soundingboard

Prof. Dr. Jürg Stettler (HSLU)

Prof. Dr. Mathis Stock (Unil)

Prof. Dr. Christian Laesser (HSG)

Beat Fischer (Intervista AG)

### Produktion

# Inhaltsverzeichnis

## Zusammenfassung

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Tourismus und Verkehr: Definitionen</b>	<b>3</b>
2.1	UNWTO: Die umfassende Perspektive auf Tourismus	3
2.2	Wirtschaft: Die Nachfrageperspektive	5
2.3	Weitere Sozialwissenschaften: Erfahrungs- und Praktikenperspektive	7
2.4	Verkehrswissenschaften: Die Perspektive des ungewohnten Umfelds	8
2.5	Bedürfnisse des Postulats	10
<b>3</b>	<b>Tourismusverkehr vermessen</b>	<b>12</b>
3.1	Inland- und Inländerkonzept	12
3.2	Die Mobilitäts- und Reisekette im Tourismus	13
3.3	Verkehrsarten des Tourismusverkehrs	14
3.4	Ungewohntes Umfeld: Selbsteinschätzung und Grenzwerte	16
3.5	Segmente des Tourismusverkehrs	18
3.6	Erfassung des Tourismusverkehrs in Europa	20
3.7	Bundesstatistik: Definitionen und Operationalisierung	20
<b>4</b>	<b>Definition touristische Verkehre</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>Dialog mit der Praxis</b>	<b>26</b>
5.1	Ausgangslage	26
5.2	Konzeption	27
5.3	Programm	29
5.4	Teilnehmende	31
5.5	Ergebnisse	32
5.6	Abgleich mit Projektdefinition	35

5.7	Integration der Ergebnisse aus dem Praxisdialog _____	36
<b>6</b>	<b>Datenlandschaft zum Tourismus _____</b>	<b>38</b>
6.1	Datenquellen mit Informationen zum Verkehrsverhalten _____	38
6.2	Datenquellen ohne Informationen zum Verkehrsverhalten (Frequenzdaten) _____	42
6.3	Zwischenfazit _____	53
<b>7</b>	<b>Mengengerüst Tourismusverkehr _____</b>	<b>54</b>
7.1	Datensystem _____	54
7.2	Messgrößen _____	55
7.3	Varianten _____	56
7.4	Basissegment: Tourismusverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung _____	58
7.5	Varianten 1 und 2: «Touristen/-innen aus dem Ausland» _____	71
7.6	Variante 3: «Touristen/-innen aus dem Ausland» _____	94
7.7	Variante 4: «Hot-Spots» _____	98
<b>8</b>	<b>Empfehlung einer Variante _____</b>	<b>103</b>
8.1	Eckwerte _____	104
8.2	Plausibilisierung _____	109
<b>9</b>	<b>Differenzierung _____</b>	<b>112</b>
9.1	Saison _____	112
9.2	Tourismusregionen _____	112
<b>10</b>	<b>Fazit _____</b>	<b>116</b>
10.1	Lücken und Risiken des Schätzverfahrens _____	116
10.2	Empfehlungen für die Aktualisierung _____	117
	<b>Verzeichnisse _____</b>	<b>120</b>
	<b>Literaturverzeichnis _____</b>	<b>123</b>
	<b>Anhang _____</b>	<b>126</b>

# Zusammenfassung

Diese Arbeit geht den folgenden drei Grundfragen in Anlehnung an das Postulat Dittli 21.4452 nach:

## Grundfragen

- Was ist Tourismusverkehr?
- Wie viel Verkehr erzeugt Tourismus in der Schweiz?
- Wie, wann und wo findet er statt?

Um diese drei Fragen zu beantworten, werden in diesem Bericht zu Beginn unterschiedliche Definitionen zum Tourismus vorgestellt. Darauffolgend wird eine Projektdefinition zum Tourismusverkehr festgelegt, die mehrstufig im Austausch mit Vertreter/-innen der Verkehrs- und Tourismusbranche abgeglichen wurde. Der «Dialog mit der Praxis» zur Validierung der Arbeiten wird in diesem Bericht ebenfalls vorgestellt.

Folgende Definition hat sich als zweckmässig im Rahmen des Praxisdialogs und auch für die Quantifizierung des Tourismusverkehrs herausgestellt (siehe Abbildung 3, Teil 1 der Infografik):

Tourismusverkehr in der Schweiz ist derjenige Verkehr, der entsteht, wenn Personen der schweizerischen Wohnbevölkerung oder aus dem Ausland ausserhalb ihrer Alltagsmobilität für die Freizeit, geschäftliche Tätigkeiten, Aus- und Weiterbildung oder für andere Zwecke unterwegs sind und Reisen unternehmen. Tourismusverkehr entsteht sowohl durch Tages- als auch durch Übernachtungsreisen. Im Gegensatz zur Alltagsmobilität findet der Tourismusverkehr ausserhalb des gewohnten Umfelds der Reisenden, eher selten und mit einer längeren Reisedauer statt.

Die Identifikation dieser touristischen Reisen erfolgt durch Selbsteinschätzungen der Personen im Rahmen von Verkehrsbefragungen oder es werden Grenzwerte für Reisedauer, -häufigkeit und/oder -weiten festgelegt. So kann der Tourismusverkehr von der Alltagsmobilität abgegrenzt werden.

In einem nächsten Schritt wird die Datenlandschaft zum Tourismus in Form von Kennblättern aufbereitet. Im Anschluss werden anhand von Sekundärstatistiken unterschiedliche Mengengerüste zum Tourismusverkehr berechnet und vor dem Hintergrund ihrer Vor- und Nachteile diskutiert.

Das Ergebnis ist die begründete Auswahl eines Mengengerüsts, das für eine differenzierte Quantifizierung des Tourismusverkehrs innerhalb der Landesgrenzen der Schweiz gut geeignet ist (Territorialprinzip). Anhand des Mengengerüsts kann die verkehrliche Bedeutung des Tourismus in Form von Tabellen und Grafiken ausgewiesen werden.

Das Schätzverfahren basiert im Grundsatz auf den Datensätzen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), der Erhebung zum Alpen- und Grenzquerenden Personenverkehr (A+GQPV)

der Statistik zu den Charter- und Linienverkehren der Zivilluftfahrt und dem Tourismus Monitor Schweiz (TMS).

Um Grösse und Struktur des Tourismusverkehrs auszuweisen und um die Berechnungssystematik festzulegen, wurden vorpandemische Datenstände aus dem Jahr 2015 ausgewählt. Grund ist, dass die aktuellen Datenstände aus dem Jahr 2021 durch die Massnahmenlandschaft der Coronapandemie beeinflusst sind. Es wird empfohlen, den Berechnungsansatz mit den zukünftigen periodischen Erhebungen der Bundesstatistik zu aktualisieren. So kann der Stand 2025 ausgewiesen werden und ein Vergleich mit dem Jahr 2015 erfolgen.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Grundlagen wird in dieser Arbeit ein bestmögliches Schätzverfahren abgeleitet («*best guess*»), um den Tourismusverkehr in seinen Ausprägungen zu quantifizieren. Die in diesem Bericht präsentierten Eckwerte sind in dieser Form neu und ermöglichen eine Einordnung der Grösse des Tourismusverkehrs und dessen Aufteilung auf verschiedenen Verkehrsträger. Die Arbeit gründet damit auf dem aktuellen Stand des Wissens und den aktuell verfügbaren Datenquellen. Dennoch sind die hier berechneten Kennzahlen anhand des Schätzverfahrens mit Vorsicht zu betrachten und zukünftig zu validieren. Die Ergebnisse stellen keine formelle Statistik zum Tourismusverkehr dar.

Die zentralen Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden (Abbildung 1):

- **25 Prozent der Verkehrsleistung des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz entfallen auf den Tourismusverkehr.** Von 100 Kilometern, die in der Schweiz zurückgelegt werden, entfallen 25 Kilometer auf den Tourismus (Abbildung 1).

Dieser Anteil enthält den Tagestourismus und den Übernachtungstourismus von Tourist/-innen aus dem In- und Ausland. Ebenso ist der touristische Transitverkehr durch die Schweiz hindurch beinhaltet. Neben der An- und Abreise ist auch die Mobilität vor Ort in Form des Verkehrs in der Destination Teil der Berechnung. Beim Tourismusverkehr handelt es sich im Gegensatz zum Alltagsverkehr um eine «Langstreckenmobilität», die bei einer leistungsbezogenen Berechnungsweise einen entsprechend relevanten Anteil einnimmt.

Abbildung 1 zeigt zudem:

- **17 Prozent** der Verkehrsleistung des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz entfallen auf den Tourismusverkehr, der mit dem **motorisierten Individualverkehr (MIV)** stattfindet.
- **7 Prozent** der Verkehrsleistung des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz entfallen auf den Tourismusverkehr, der mit dem **öffentlichen Verkehr (ÖV)** stattfindet.
- **1 Prozent** der Verkehrsleistung des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz entfallen auf den Tourismusverkehr, der mit **anderen Verkehrsmitteln**, wie etwa zu Fuss gehen oder Velofahren, stattfindet.

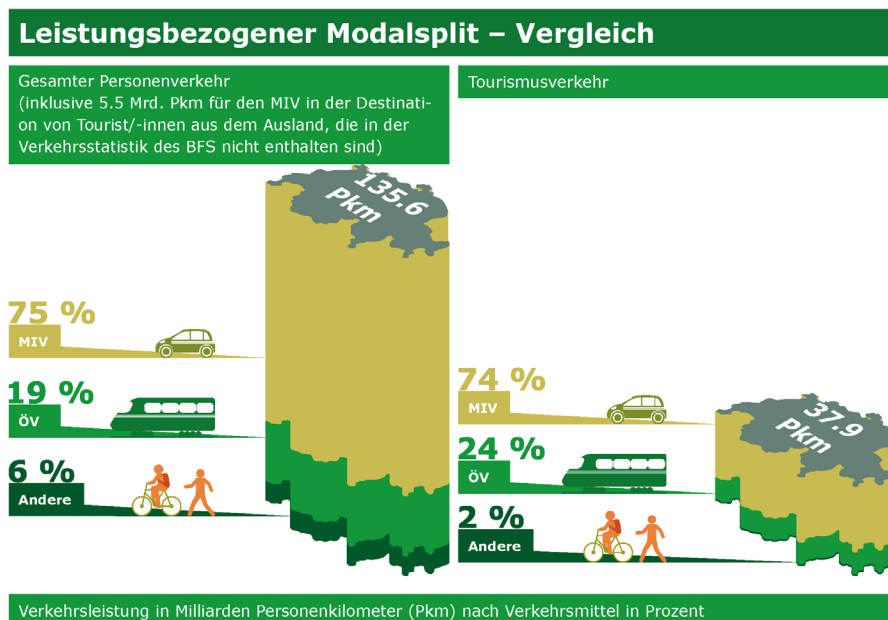
In Abbildung 2 ist zu erkennen:

- Der Anteil des **öffentlichen Verkehrs** mit **24 Prozent** an der Verkehrsleistung des Tourismusverkehrs ist tendenziell höher als derjenige am gesamten Personenverkehr in der Schweiz (19%).

Abbildung 3 bis Abbildung 5 fassen die Definition und die zentralen Ergebnisse dieser Arbeit zum Tourismusverkehr in Form von Infografiken zusammen.

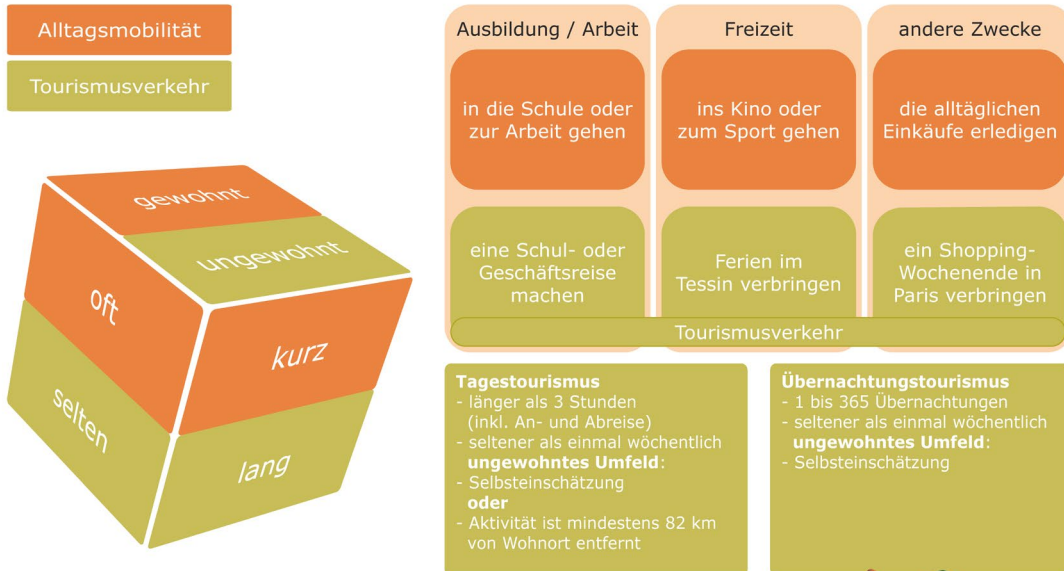


**Abbildung 1:** Tourismusverkehr in der Schweiz: Anteil am gesamten Personenverkehr



**Abbildung 2:** Leistungsbezogener Modalsplit – Vergleich

## Definition Tourismusverkehr



## Tourismusverkehr in der Schweiz - Anteil am gesamten Personenverkehr



## Anzahl Reisen in Millionen pro Jahr

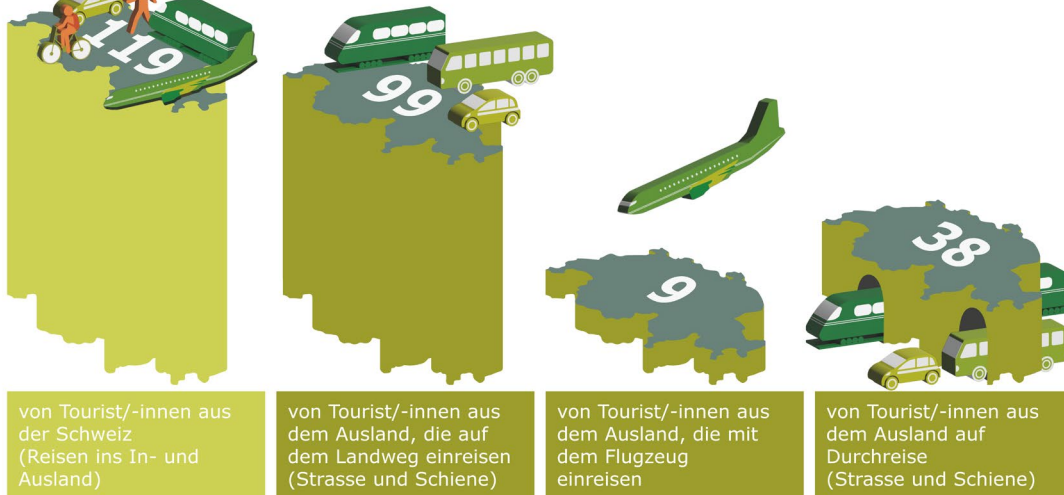
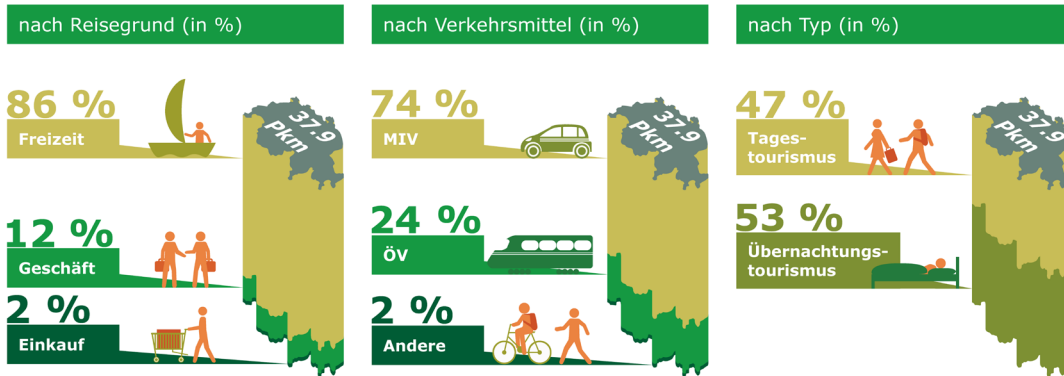


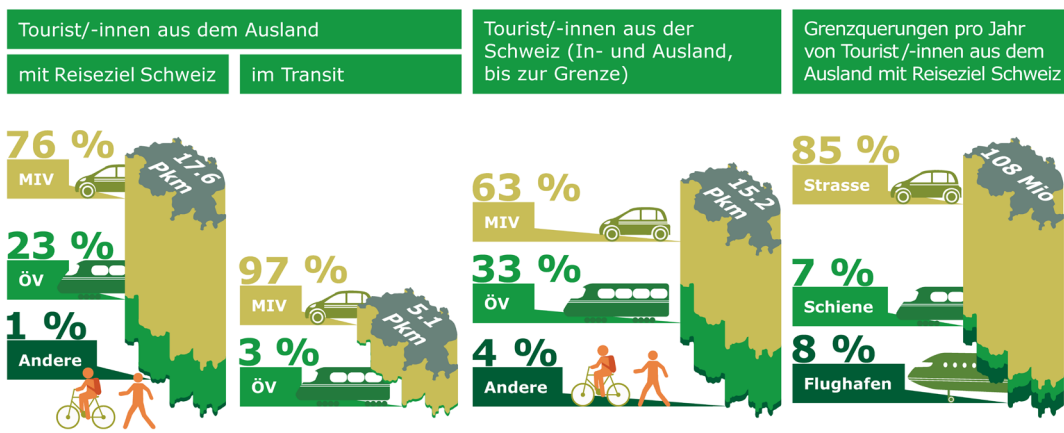
Abbildung 3: Infografik (Teil 1)



## Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer (Pkm)

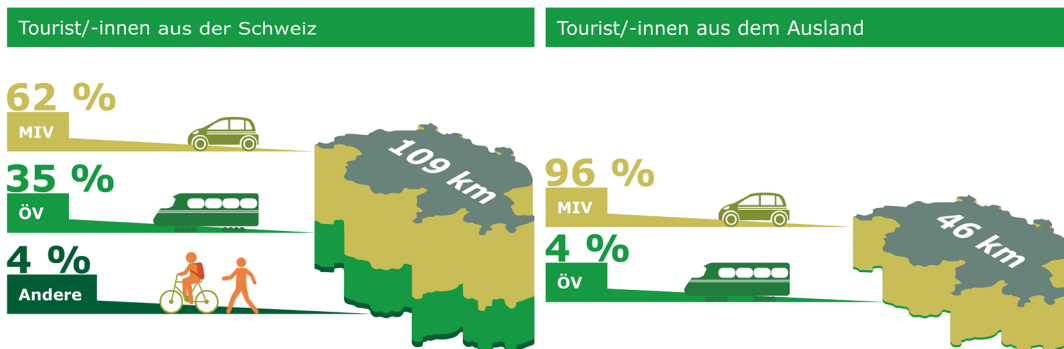


## Leistungsbezogener Modal Split & Anzahl Grenzquerungen



Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer (Pkm) nach Verkehrsmittel      Anzahl Reisen

## Tagestourismus: Freizeit



Durchschnittliche Reisedistanz in der Schweiz pro Reise nach Verkehrsmittel in Prozent

Abbildung 4: Infografik (Teil 2)

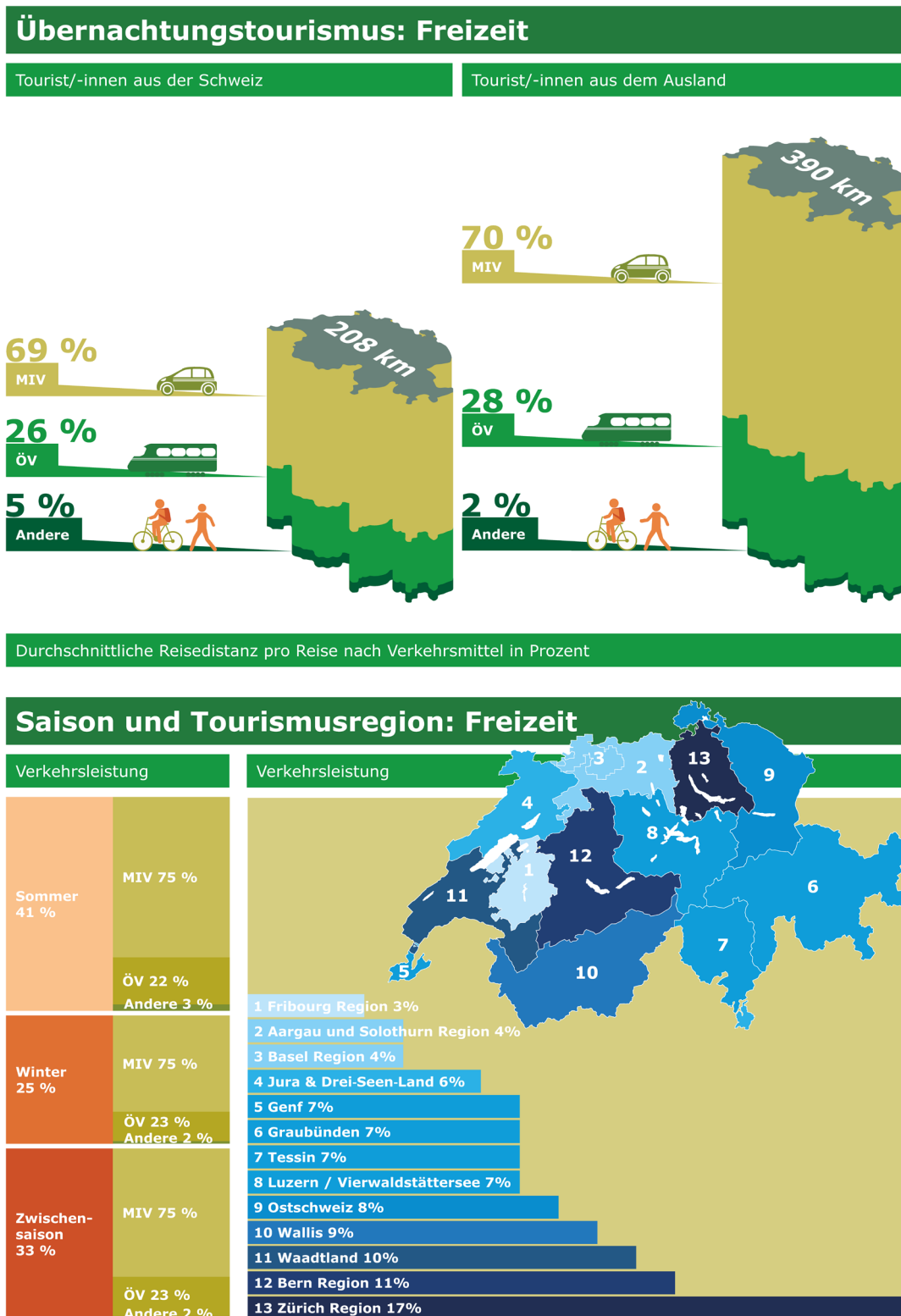


Abbildung 5: Infografik (Teil 3)

# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Basierend auf dem Postulat Dittli 21.4452 wird in dieser Arbeit der Tourismusverkehr in der Schweiz definiert und systematisch anhand von bereits vorhandenen Datenquellen berechnet (Sekundärstatistik<sup>1</sup>).

In Wissenschaft und Tourismus- und Verkehrsbranche gibt es eine Vielzahl an Definitionen zum Tourismusverkehr. Aktuell fehlt eine breit abgestützte Definition des Tourismusverkehrs in der Schweiz. Auf einer derartigen Grundlage kann der Tourismusverkehr erst berechnet werden.

Im Zentrum dieses Projektes stehen somit drei Grundfragen:

## Grundfragen

- Was ist Tourismusverkehr?
- Wie viel Verkehr erzeugt Tourismus in der Schweiz?
- Wie, wann und wo findet er statt?

Der Tourismusverkehr wird nach dem «Inland- und dem Inländerkonzept» (Abbildung 10, Seite 13) sowie nach den klassischen Verkehrsarten der Verkehrswissenschaft unterschieden: Quell-, Ziel-, Binnen- und Transitverkehr (Abbildung 12, Seite 14). Für die schweizerische Wohnbevölkerung («Inländer/-innenkonzept») liegen umfangreiche Datengrundlagen zum Binnen- und Quellverkehr im Tourismus vor, die räumlich und zeitlich gut differenziert werden können (z. B. nach Saison oder Tourismusregionen der Schweiz). Für Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz gibt es Datenlücken. Ein zu berücksichtigender, aber oft vernachlässigter Baustein bei Berechnungen zum Tourismusverkehr ist der «Verkehr in der Destination» und damit vor Ort (Abbildung 12, Seite 14). Der Verkehr in der Destination ist sowohl für die schweizerische Wohnbevölkerung als auch für die Touristen/-innen aus dem Ausland in den statistischen Grundlagen nur ungenügend abgebildet. Diese Datenlücken ist insbesondere für Touristen/-innen aus dem Ausland zu schliessen, indem begründete Annahmen getroffen werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Zielsetzung des Projekts, eine Definition zum Tourismusverkehr im Austausch mit der Verkehrs- und Tourismusbranche zu erarbeiten. Zusätzlich wird ein Mengengerüst zum Tourismusverkehr erstellt, das auf der Kombination von Sekundärstatistiken und eigenen Annahmen beruht.

Anhand dieses Quantifizierungsansatzes kann die Bedeutung des Tourismusverkehrs in der Schweiz differenziert abgeschätzt und ausgewiesen werden.

Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- In Kapitel 2 werden **Definitionen** des Tourismusverkehrs aus dem Blickwinkel unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen vorgestellt. Die Definitionen werden vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Postulat Dittli 21.4452 anhand eines Zwischenfazit reflektiert.

<sup>1</sup> Sekundärstatistik wird in diesem Kontext verstanden als die Analyse von bereits vorliegendem Datenmaterial. Dieses kann ursprünglich für andere Zwecke als zur Quantifizierung des Tourismusverkehrs gesammelt worden sein.

- In Kapitel 3 liegt der Fokus auf der **Operationalisierung** der Definitionen, um Tourismusverkehr anhand von empirischen Erhebungen messen zu können.
- Als Ergebnis dieser Arbeiten wird in Kapitel 4 eine **projekteigene Definition** zum **Tourismusverkehr** vorgestellt.
- In Kapitel 5 wird der **Dialog mit der Praxis** zur Validierung der Projektdefinition und der nachfolgend vorgestellten Quantifizierungsansätze zum Tourismusverkehr dokumentiert.
- In Kapitel 6 wird die **Datenlandschaft** zum Tourismusverkehr in der Schweiz tabellarisch vorgestellt.
- Darauffolgend werden **Varianten** von **Mengengerüsten zum Tourismusverkehr** ausgearbeitet und vor dem Hintergrund ihrer Vor- und Nachteile diskutiert (Kapitel 7).
- Als Ergebnis dieser Arbeiten wird ein **Quantifizierungsansatz** in Form eines Mengengerüsts empfohlen und ausgewählt. **Ergebnisse** werden anhand von Tabellen und Grafiken vorgestellt (Kapitel 8).
- In Kapitel 9 werden **Beispiele für die Differenzierung der Ergebnisse** nach Saison und Tourismusregionen aufgezeigt.
- Zum Schluss der Arbeit werden in Kapitel 10 Empfehlungen zur **Schliessung von Datenlücken** abgeleitet sowie die Grenzen des vorliegenden Ansatzes diskutiert. Zudem werden **Empfehlungen zur Aktualisierung** des vorgestellten Berechnungsansatzes abgegeben.

## 2 Tourismus und Verkehr: Definitionen

Nachfolgend werden Definitionen der Begriffe «Tourismus», «Verkehr» und «Mobilität» vorgestellt. Dieser Überblick dient als Grundlage zur Erstellung einer projekteigenen Definition.

Die *Definitionslandschaft* wird aus vier Blickwinkeln dargestellt:

1. Die **Weltorganisation für Tourismus der Vereinigten Nationen (UNWTO)** hat ein breites Verständnis von Tourismus in Form einer **umfassenden Perspektive** (Kapitel 2.1).
2. Die **Wirtschaftswissenschaften** (Kapitel 2.2) betrachten Tourismus aus der **Nachfragerperspektive** und legen den Fokus auf touristische Destinationen mit ihren Leistungsträgern (Hotel- und Restaurantgewerbe, Veranstalter/-innen, Tourismusbüros etc.)
3. Weitere **Sozialwissenschaften**, wie die Soziologie, die Geographie, die Kulturanthropologie und die (Sozial-)Geschichte nehmen die **Erfahrungs- und Praktikenperspektive** von Touristen/-innen als Ausgangslage für ihre Definitionsarbeit (Kapitel 2.3).
4. Die **Verkehrswissenschaften** unterscheiden allgemein zwischen **alltäglichem** und **nicht-alltäglichem Verkehr**. Letzterem wird der Tourismusverkehr zugeordnet. Für die Identifikation des Reisezwecks Tourismus werden individuelle **Selbsteinschätzungen der Reisenden** sowie **diverse Grenzwerte** angewendet, um so den touristischen Verkehr von anderen Fahrtzwecken abzugrenzen (Kapitel 2.4).

Im Zwischenfazit in Kapitel 2.5 wird die Definitionslandschaft den Bedürfnissen des Postulat Dittli 21.4452 gegenübergestellt und diskutiert.

Formen der Operationalisierungen zur Messung des Tourismusverkehrs im Rahmen von empirischen Studien werden im Anschluss gesondert in Kapitel 3 vorgestellt. So können die Definitionen inhaltlich getrennt von der «Messung» vorgestellt und diskutiert werden.

### 2.1 UNWTO: Die umfassende Perspektive auf Tourismus

Die *World Tourism Organisation der United Nations* (UNWTO) orientiert sich für ihre umfassende Definition an den *International Recommendations for Tourism Statistics (IRTS)*. Die Definitionen der UNWTO stellen den Orientierungsrahmen für eine Vielzahl von nationalen Tourismusstatistiken dar, so auch für das Schweizerische Bundesamt für Statistik BFS.

«*Tourism trips*» sind gemäss UNWTO «*trips taken by visitors*» (IRTS 2008, 2.9). Ein «*visitor*» ist:

«*[...] a traveller taking a trip to a main destination outside his/her usual environment, for less than a year, for any main purpose (business, leisure or other personal purpose) other than to be employed by a resident entity in the country or place visited (IRTS 2008, para 2.9). A visitor (domestic, inbound or outbound) is classified as a tourist (or overnight visitor), if his/her trip includes an overnight stay, or as a same-day visitor (or excursionist) otherwise (IRTS 2008, para 2.13)*»

**(UNWTO 2007, basierend auf International Recommendations for Tourism Statistics IRTS)**

In Ergänzung hierzu beschreibt die UNWTO ein touristisches Ziel wie folgt:

«*A local tourism destination is a physical space in which a visitor spends at least one night. It includes tourism products such as support services and attractions, and tourism resources within one day's return travel time. It has physical and administrative boundaries defining its management, and images and perceptions defining its market competitiveness.*»

**(UNWTO 2007 und 2023a)**

Die vorgestellten Definitionen beinhalten die folgenden zentralen Punkte:

- Die Definition unterscheidet Besucher/innen [*visitor*] einerseits in «Touristen/-innen» (mit mindestens einer Übernachtung), die sich weniger als ein Jahr im ungewohnten Umfeld und ohne eine berufliche Anstellung in einem Gastland oder in einer Region aufhalten.
- Andererseits werden Besucher/innen als «Ausflügler/Tagestouristinnen» bezeichnet, sofern sie am selben Anreisetag auch wieder abreisen.
- Aus Sicht der Reisemotive werden in der Definition sowohl private als auch geschäftliche Zwecke genannt.
- Touristische Ziele werden als Reisedestinationen verstanden, die sich durch touristische Attraktionen vor Ort und auch in ihrem Umfeld auszeichnen.
- Die Reisedestinationen organisieren sich beispielsweise durch privatrechtliche Institutionen wie die Destinationsmanagementorganisation (DMO).

## 2.2 Wirtschaft: Die Nachfrageperspektive

Die Wirtschaftswissenschaften, die sich explizit mit Tourismus beschäftigen, orientieren sich grundsätzlich an den Definitionen der UNWTO. Eine allgemeine Definition stellt zudem Kaspar (1996):

*«Fremdenverkehr oder Tourismus ist die Gesamtheit der Beziehung und Erscheinungen, die sich aus der Ortsveränderung/Reise und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlicher und dauernder Wohn- noch Aufenthaltsort ist.»*

**(Kaspar 1996, angelehnt an Hunziker & Krapf 1942)**

Diese Definition setzt Tourismus mit dem Aufenthalt im «ungewohnten Umfeld» gleich. Tourismus wird zusätzlich innerhalb der Wirtschaftswissenschaften aus der Angebotssicht verstanden. Diese Definitionen gründen in ihrem Kern auf touristische Ziele mit professionellen, an Tourist/-innen ausgerichteten Dienstleistungen. Bieger definiert die Tourismusdestination als:

*«[...] geografischen Raum, den der jeweilige Gast (oder ein Touristensegment) als Reiseziel auswählt. Sie [Tourismusdestination] enthält sämtliche für einen Aufenthalt notwendigen Einrichtungen für Beherbergung, Verpflegung, Unterhaltung/Beschäftigung.»*

**(Bieger 2007, S. 56, eigene Ergänzung)**

In diesen Definitionen wird deutlich, dass Tourismus an Orte, Anbieter/-innen und Einrichtungen sowie an Attraktionen wie beispielsweise Events, Freizeitgrossveranstaltungen, Landschaften etc. gekoppelt sind. Ein zusätzliches Merkmal sind die administrativen Grenzen einer Organisation oder eines touristischen Ortes und deren Orientierung an Touristen/-innen als ihre Kunden/-innen. Als Ergänzung definiert Laesser (2023, S. 5) eine/n Tourist/-in aus Akteursicht:

*«[...] als ein Reisender, der eine Reise zu einem Hauptreiseziel ausserhalb seiner gewohnten Umgebung für weniger als ein Jahr unternimmt und zwar zu einem anderen Hauptzweck (geschäftlich, in der Freizeit oder zu anderen persönlichen Zwecken) als der Beschäftigung bei einer in dem besuchten Land oder Ort ansässigen Einheit.»*

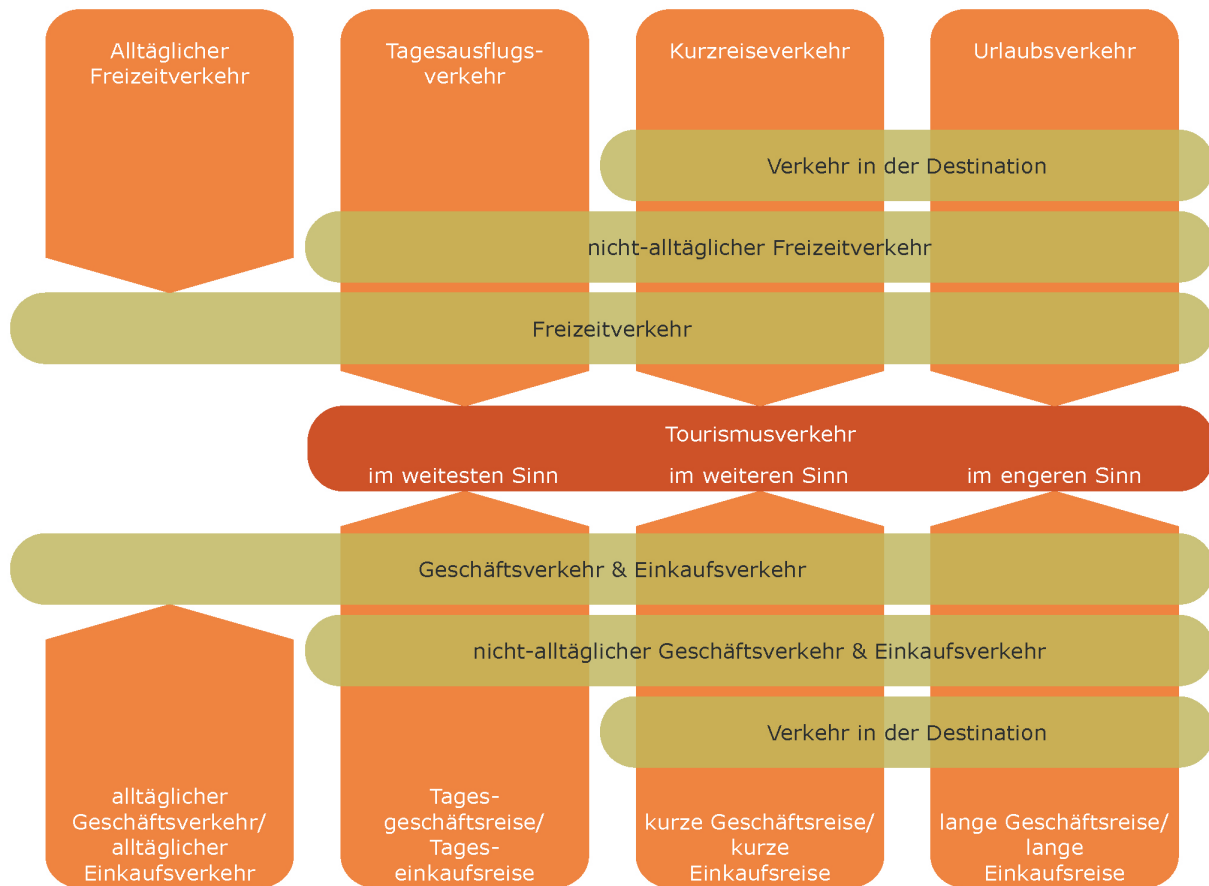
**(Laesser 2023, S. 55)**

Wie bei der UNWTO-Definition wird bei Laesser (2023, S. 55) deutlich, dass Touristen/-innen sich ausserhalb ihres gewohnten Umfelds bewegen, verschiedene Reisezwecke haben und am Zielort nicht einer Anstellung nachgehen.

Aufbauend auf diesen Definitionen folgen die Tourismuswissenschaften (als Teilgebiet der Wirtschaftswissenschaften) einer Differenzierung wie in Abbildung 6 dargestellt, um Tourismusverkehr zu verstehen. Groß (2005, 2011) schliesst in seiner Klassifizierung den «touristischen Freizeitverkehr», den «touristischen Geschäftsverkehr» und den «touristischen Einkaufsverkehr» mit ein, der vom alltäglichen Freizeit-, Geschäfts- und Einkaufsverkehr abgegrenzt wird.

Nach Groß (2011) kann Tourismusverkehr im «weitesten Sinne» in Form von Tagesgeschäfts- und -einkaufsreisen, im «weiteren Sinne» in Form von kurzen Übernachtungsreisen (1 bis 3 Übernachtungen) und im «engeren Sinne», worin lange Übernachtungsreisen für Geschäfts-/Dienst- und Einkaufsverkehrs beinhaltet sind (ab 4 Übernachtungen), klassifiziert werden. Diese Form wird insbesondere in Deutschland und Österreich als «Urlaubsverkehr» bezeichnet (sh. Kapitel 3.6). Aus dieser Sichtweise heraus wird der Freizeitverkehr in eine alltägliche und

eine nicht-alltägliche Komponente unterteilt. Da insbesondere bei Übernachtungsreisen aus verkehrlicher Sicht nicht nur die An- und Abreise ins Gewicht fällt, wird der anfallende Verkehr in der Destination in Abbildung 6 ebenfalls besonders hervorgehoben.



**Abbildung 6:** Formen des Tourismusverkehr (in Anlehnung an Groß 2005)

Die vorgestellten Definitionen beinhalten die folgenden zentralen Elemente:

- In der Definitionslandschaft der Wirtschaftswissenschaften wird die Personenperspektive des ungewohnten Umfelds mit einer touristischen Destination verbunden.
- Bezogen auf die Perspektive der touristischen Destination wird besonders in den Wirtschaftswissenschaften Tourismus nach institutionellen und konsumistischen Gesichtspunkten in touristischen Destinationen definiert. Es ist ein investiver Tourismus gemeint, dessen Erträge dem vorhandenen Markt und der Infrastruktur zuteilwerden (touristische Wertschöpfung).
- Im Vordergrund steht die Berechnung von ökonomischen Effekten, die Analyse des touristischen Angebots und der Nachfrage als Grundlage für die Methoden des Marketings und des Managements.
- Der Tourismusverkehr wird dabei nach Reisemotiven und Dauer differenziert.



### 2.3 Weitere Sozialwissenschaften: Erfahrungs- und Praktikenperspektive

Nebst den Wirtschaftswissenschaften verstehen weitere Sozialwissenschaften – wie etwa die Soziologie, die Geographie, die Kulturanthropologie und die (Sozial-)Geschichte – den Tourismus aus der Erfahrungsperspektive der Touristen/-innen heraus.

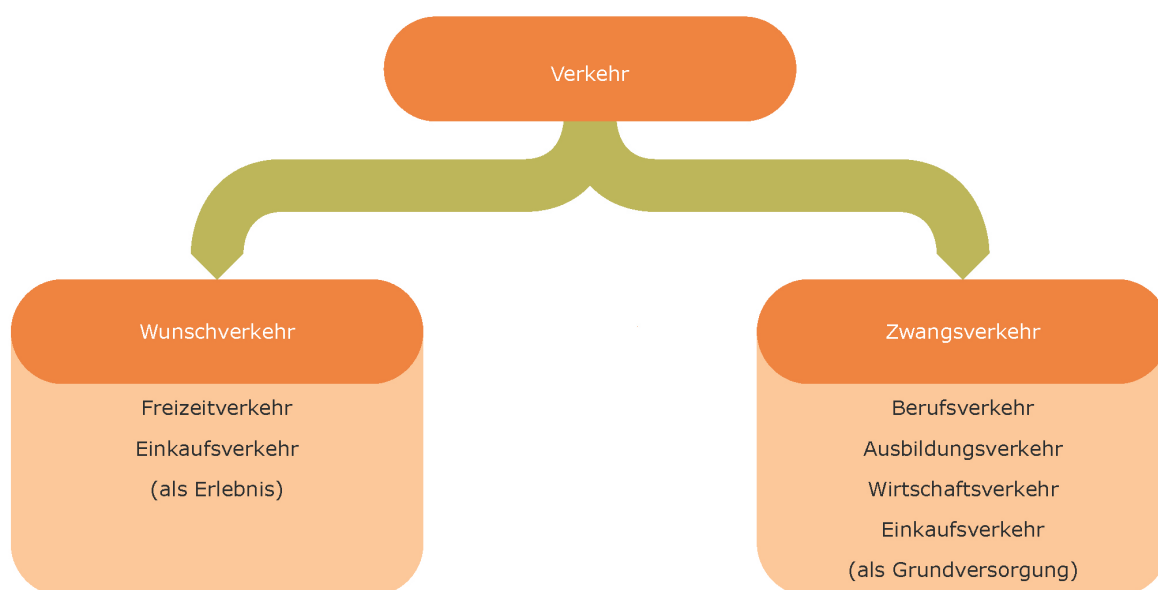
Aus dieser Sicht kann das UNWTO-Kriterium des «ungewohnten Umfeldes» besser beleuchtet und auch verstanden werden. So stellen soziologisch geleitete Definitionen zum Tourismus die Wahrnehmung von Reisenden in den Vordergrund. Hierbei ist der «touristische Blick» (*tourist gaze*) der Reisenden beim Aufenthalt innerhalb des ungewohnten Umfelds von Interesse (Urry 2002). Eingebettet in die Praxistheorie zielen diese Definitionen auf die Handlungs- und Erfahrungsperspektive der reisenden Personen ab. Nach Cohen ist Tourismus die Umkehrung von alltäglichen Aktivitäten (Cohen 1979), ein «*reversal of everyday activities*» (ebd. 1979, S. 181). Urry (2002, S.2) definiert Tourismus als:

«[...] a leisure activity which presupposes its opposite, namely regulated and organized work. It is one manifestation of how work and leisure are organised as separate and regulated spheres of social practice in 'modern' societies.»

**(Urry 2002, S. 2)**

In dieser Definition wird deutlich, dass Tourismus von der organisierten Erwerbsarbeit abgegrenzt wird. So werden in dieser Definition explizit die Geschäftsreisen nicht mit aufgenommen.

Vor diesem Hintergrund wird aus Sicht des Verkehrs der Tourismus als Teilsegment des Freizeitverkehrs verstanden und dem selbstbestimmten «Wunschverkehr» zugeordnet (vgl. Vorwort Freyer bei Groß 2005: V, Abbildung 7). Dies zeigt auf, dass für den Tourismusverkehr wie auch für den Freizeitverkehr das Attribut «autonomes Tun» in einer Negativabgrenzung zu verpflichtenden Tätigkeiten gilt (Götz 2007, S. 6f).



**Abbildung 7:** Wunsch- und Zwangsverkehr (in Anlehnung an Groß 2005, S. V, Vorwort)

Diese Abgrenzungen können mit Alfred Schütz's Begriff der Lebenswelt in Zusammenhang gebracht werden, in welchem das Wissen über die Umgebung in eine Dichotomie von bekannt

und unbekannt eingeteilt wird, die aus der Erfahrungswelt der Akteure/-innen hervorgeht (Schütz und Luckmann 1984). Es geht darum, seine eigenen Handlungen sinnhaft zu gestalten und die Fremdhandlungen sowie Umwelt und Mitwelt zu deuten. In «touristischen Situationen» kommt eine bestimmte Art der Einstellung zur Welt, eine bestimmte Sinnggebung der Umwelt und der Mitwelt – nämlich eine touristische Weltbeziehung zum Tragen. Gleichzeitig werden die eigenen Handlungen als touristisch sinnhaft kodiert. Das «Touristische» ist dann ein relationaler Begriff, der ein bestimmtes Weltverhältnis, eine Einstellung zur Welt bezeichnet, die in bestimmten Situationen relevant wird (Stock 2014). Damit handelt es sich bei touristischen Praktiken um «deroutinisierende», mit den Routinen des Alltags brechende Aktivitäten (Stock et al., 2020).

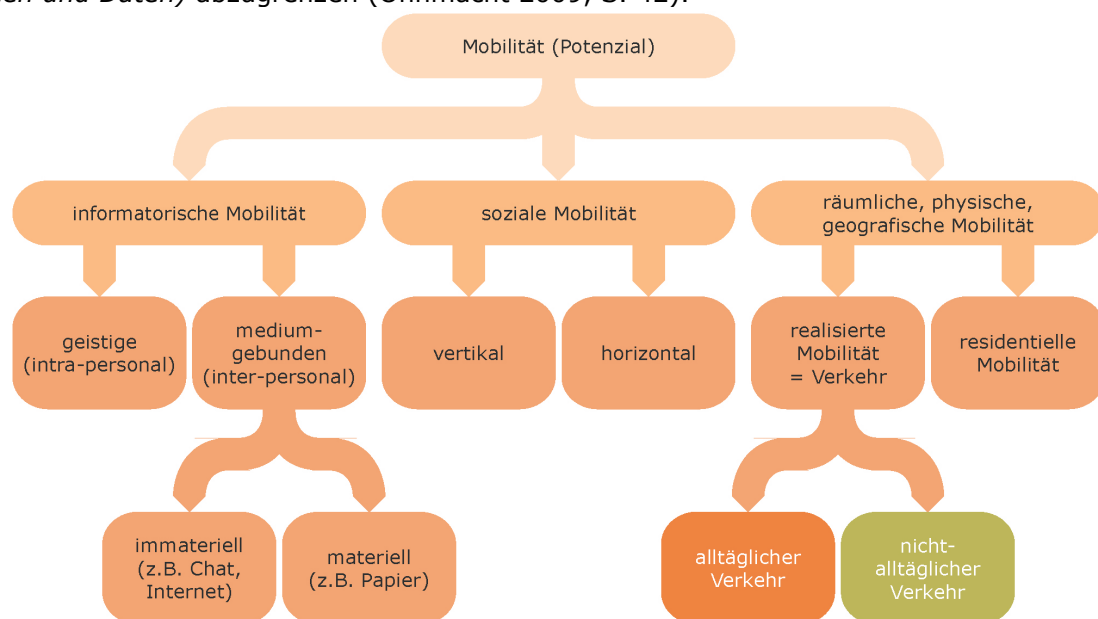
Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass diese Definitionsarbeit die Wahrnehmung der Reisenden ins Zentrum des Interesses stellt:

- Aus dem Blickwinkel der weiteren Sozialwissenschaften stehen praxistheoretische Wertungen und Handlungen der Reisenden im Zentrum des Interesses (Neues erfahren, sich erholen, sich weiterbilden), die abseits des Alltags stattfinden.
- Hervorzuheben ist, dass diese Definitionen im Bereich der Soziologie, aber auch der Sozial-Geschichte und der Geographie, den Tourismus als eine selbstbestimmte Aktivität verstehen, die sich von der Erwerbsarbeit abgrenzt.

## 2.4 Verkehrswissenschaften: Die Perspektive des ungewohnten Umfelds

Die Verkehrswissenschaften begreifen Tourismus grundsätzlich als verkehrserzeugendes Phänomen. Um dieses zu messen, ist es von anderen Reisemotiven abzugrenzen. Dabei gründet die Untersuchung des (touristischen) *Verkehrsverhaltens* auf einer begrifflichen Differenzierung zwischen Mobilität und Verkehr (vgl. Abbildung 8).

Die *räumliche, physische* und *geografische* Mobilität ist von der *sozialen* Mobilität (Bewegung in Stand, Klasse, Milieu, Lebensstilen etc.) und *informativischen Mobilität* (*Austausch von Ideen und Daten*) abzugrenzen (Ohnmacht 2009, S. 42).



**Abbildung 8:** Formen der Mobilität (in Anlehnung an Groß 2011, S. 39)

Bei der *räumlichen, physischen* und *geografischen* Mobilität geht es um die Fähigkeit von Personen, den Raum zu überwinden, um Bedürfnissen wie Wohnen, Arbeit oder Freizeit nachzugehen, die jedoch in spätmodernen Gesellschaften hochdifferenziert und komplex geworden sind. In der Sozialgeografie werden diese Bedürfnisse auch als Daseinsgrundfunktionen bezeichnet (Partzsch 1964). Individuelle Mobilitätsbedürfnisse erzeugen Verkehr (UVEK 2021, S.4). Canzler und Knie (1988) verstehen Mobilität als «Bewegung in möglichen Räumen» (Potential) und Verkehr als «Bewegung in konkreten Räumen» (Realisation) (ebd., S. 117). Der Begriff «Personenverkehr» bezeichnet dabei die Gesamtheit der in einem Untersuchungsgebiet und einem Untersuchungszeitraum realisierten Ortsveränderungen von Personen, die beispielsweise in Fahrzeug- oder Personenkilometern (Fzkm, Pkm) gemessen werden können.

Angelehnt an die UNWTO (Kapitel 2.1) und auch an die touristische Erfahrungsperspektive (Kapitel 2.3) nehmen die Verkehrswissenschaften die Unterscheidung zwischen gewohntem und ungewohntem Umfeld auf. So kann der Freizeitverkehr vom Tourismusverkehr abgegrenzt werden, indem zwischen alltäglichem und nicht-alltäglichem Verkehr unterschieden wird (Abbildung 8). Der Aufenthalt im ungewohnten Umfeld ist eine zentrale Notwendigkeit für eine touristische Aktivitäten. Dieses «nicht-alltägliche» Aufhalten in einem ungewohnten Umfeld fließt in die gängigen verkehrswissenschaftlichen Definitionen des touristischen Verkehrs mit ein. Groß (2005) definiert Tourismusverkehr wie folgt:

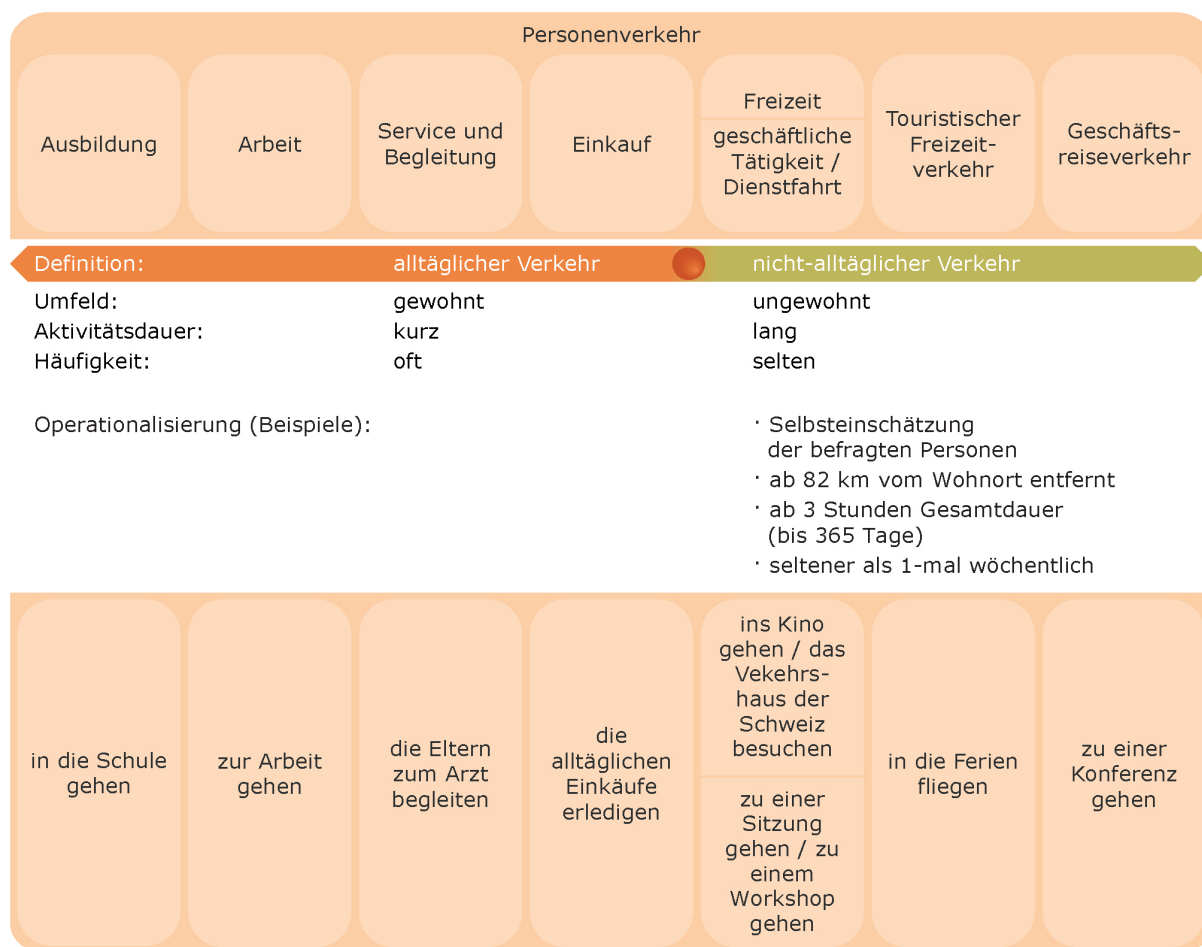
*«Der touristische Verkehr schliesst die Personen ein, die sich an Orte ausserhalb ihrer gewohnten Umgebung begeben und sich dort nicht länger als ein Jahr zu Freizeit, Geschäfts- und anderen Zwecken aufhalten.»*

**(Groß 2005: 49)**

Bezüglich der Reisemotive kann das ungewohnte Umfeld gemäss Groß (2005, S. 49) sowohl Freizeit, Geschäfts- als auch Einkaufszwecke beinhalten.

Es stellt sich somit die grundsätzliche Frage nach der fahrzweckspezifischen Abgrenzung des Tourismusverkehrs, die in den Tourismuswissenschaften als Reisemotive betitelt werden. Der Schweizerische Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) verwendet den Begriff der «Mobilitätszwecke» (BFS/ARE, 2023).

Abbildung 9 zeigt Übergänge zwischen alltäglichem und nicht-alltäglichem Verkehr im Personenverkehr auf. Die klassischen Mobilitätszwecke «Ausbildung», «Arbeit», «Service und Begleitung» und «alltäglicher Einkauf» werden dem *alltäglichen Verkehr* zugeordnet. Bei den Mobilitätszwecken der «Freizeit» und bei «geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstreisen» erfolgt je nach der Zuordnung in gewohntes und ungewohntes Umfeld ein Übergang von alltäglichem zum nicht-alltäglichem Verkehr. Dieser Übergang wird in empirischen Studien unterschiedlich anhand von Selbsteinschätzungen zum Umfeld, Aktivitätsdauer und Häufigkeit operationalisiert (siehe Beispiele in Abbildung 9).



**Abbildung 9:** Übergang alltäglicher zu nicht-alltäglichem Verkehr (Eigene Darstellung)

## 2.5 Bedürfnisse des Postulats

Wie in den vorausgegangenen Kapiteln aufgezeigt wurde, verwendet die Forschung unterschiedliche Abgrenzungen, um Tourismus und Tourismusverkehr zu definieren.

Deren unterschiedliche Blickwinkel können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Tourismusverkehr beginnt aus Sicht der Reisenden in deren ungewohntem Umfeld.
2. Reiseziele in Form von touristischen Destinationen stehen im Zentrum von Definitionen.
3. Bezogen auf die Reisemotive (auch «Mobilitätszwecke» genannt) wird der Tourismusverkehr einerseits als reine Freizeitaktivität verstanden (Soziologie, Geografie). Andererseits werden auch Geschäftsreisen und andere Aktivitäten zum Tourismusverkehr hinzugezählt (Wirtschaftswissenschaften, Verkehrswissenschaften).

Aus Sicht des Postulat Dittli 21.4452 stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die Projektdefinition und die anschliessenden Berechnungen ausschliesslich auf Freizeitreisen, die in touristischen Destinationen bei touristischen Leistungserbringern (Hotels, Attraktionen usw.) enden, auszurichten ist.

- Bezüglich der **Reisemotive** gibt es in der Tourismus- und auch der Verkehrsforschung eine Dualität zwischen Freizeit und Arbeitszeit. Einerseits wird die Position eingenommen, dass Tourismus «rein konsumorientiert» ist und ihm somit lediglich Aktivitäten, die mit Freizeit in Zusammenhang stehen, zugeordnet werden. Andererseits kann Tourismus aus Sicht der **Destination** als «investiv» betrachtet werden, wodurch die Geschäfts- und Dienstreisen dem Tourismusverkehr hinzuzuzählen sind (Groß, 2005, S. 53). Diese Dualität ist grundsätzlich auch im Postulat Dittli 21.4452 zu erkennen, worin der touristische Verkehr als Untersegment des Freizeitverkehrs verstanden wird.
- Bezüglich des **Reiseziels** in Form einer touristischen Destination gilt es zu beachten, dass Tourismus weitaus breiter zu verstehen ist. Um den Anschluss an die Bundestatistik zu gewährleisten und um die Bedeutung des Tourismusverkehrs quantitativ ausweisen zu können, empfiehlt es sich, Tourismusverkehr aus Sicht der Reisenden (anstatt der Destinationen) zu definieren. Denn das «ungewohnte Umfeld von Reisenden» wird in Studien zum Tourismusverkehr prominent operationalisiert (vgl. Kapitel 3), gleich ob das Reiseziel eine «offizielle» touristische Destination ist.

Der Fokus des Projekts liegt somit auf dem Tourismusverkehr in Abgrenzung zu anderen Verkehrszwecken. Wie in diesem Kapitel gezeigt wurde, wird Tourismusverkehr mit dem Einbezug der Geschäftsreisen weitaus breiter gefasst und findet immer dann statt, wenn Reisende ausserhalb ihres gewohnten Umfelds mobil sind. Das Hauptaugenmerk in diesem Projekt liegt dennoch auf dem **nicht-alltäglichen touristischen Freizeitverkehr**. Vor dem Hintergrund des Postulat Dittli 21.4452 wird dieser Anteil prominent berechnet und ausgewiesen. Parallel werden allerdings auch die weiteren Hauptreisemotive des Tourismus mit Fokus auf geschäftliche Reisen und Einkaufstourismus ausgewiesen.

## 3 Tourismusverkehr vermessen

Ein Ziel des Projekts ist es, den Tourismusverkehr – gemäss Definition – innerhalb der Landesgrenzen der Schweiz zu berechnen (Inland- oder Territorialprinzip) und differenziert auszuweisen. Der Fokus liegt auf der touristischen Reisekette, die die An- und Abreise sowie den Verkehr innerhalb der Destination beinhaltet. Von Interesse ist die Verkehrsmittelwahl und eine Differenzierung nach Raum und Zeit (Saison, Tourismusregion etc.).

Nachfolgend werden als Ergänzung zur Definitionslandschaft (Kapitel 2) unterschiedliche Differenzierungen vorgestellt, die den Tourismusverkehr operationalisierbar und damit messbar machen. Die Vorstellung dieser Grundlagen dient als Vorbereitung zur Festlegung der eigenen Definition (Kapitel 4).

Um den Tourismusverkehr zu differenzieren, werden seine Formen der Konzeptionalisierung in den folgenden Kapiteln vorgestellt:

- Inland- und Inländerkonzept (Kapitel 3.1)
- Mobilitäts- und Reisekette im Tourismus (Kapitel 3.2)
- Verkehrsarten im Tourismus (Kapitel 3.3)
- Selbsteinschätzung und Grenzwerte zur Bestimmung des ungewohnten Umfeldes von Reisenden (Kapitel 3.4)
- Segmente des Tourismusverkehrs (Kapitel 3.5)

Ergänzend werden Beispiele zur Operationalisierung von Tourismusverkehr aus dem europäischen Ausland und aus der Bundesstatistik vorgestellt (Kapitel 3.6 und 3.7).

Diese Arbeitsschritte münden in eine eigene Projektdefinition des Tourismusverkehrs (Kapitel 4).

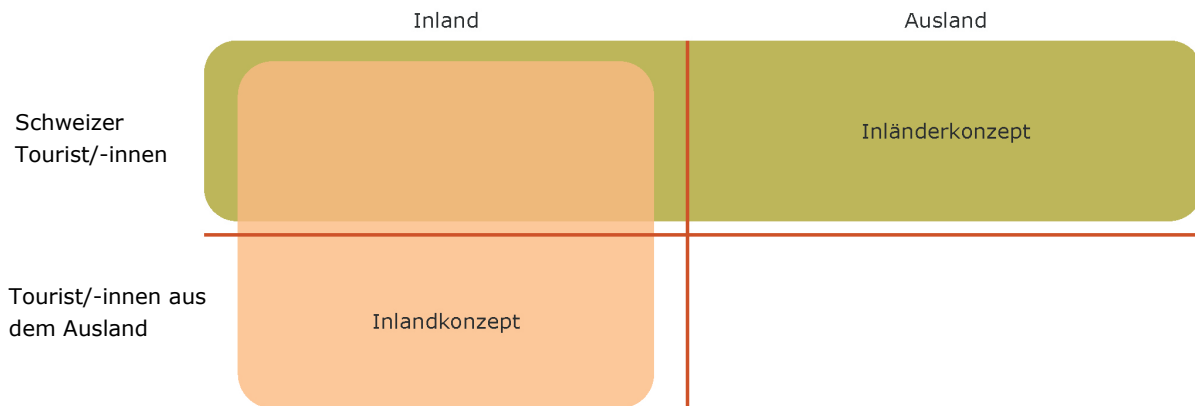
### 3.1 Inland- und Inländerkonzept

Das Bundesamt für Statistik BFS differenziert Daten zum Tourismus nach Personeneigenschaften. Ein wichtiges Kriterium ist dabei das Herkunftsland der Touristen/-innen – genauer: in welchem Land die Personen hauptsächlich wohnhaft (domiziliert) sind. Damit ist der ständige Wohnsitz der Reisenden massgebend für die Unterscheidung von Touristen/-innen:

- «Schweizer Touristen/-innen» sind Touristen/-innen mit ständigem Wohnsitz in der Schweiz.
- «Touristen/-innen aus dem Ausland» sind Touristen/-innen mit ständigem Wohnsitz im Ausland.

Auf dieser Grundlage kann das Inland- und Inländer/-innenkonzept unterschieden werden (Abbildung 10), was den Begrifflichkeiten *internal tourism* und *national tourism* gemäss UN-WTO entspricht. Das Inlandkonzept (*internal tourism*) beinhaltet die Reiseaktivität von Schweizer Touristen/-innen und Touristen/-innen aus dem Ausland innerhalb der Landesgrenzen der Schweiz (auch Territorialprinzip genannt), während das Inländer/-innenkonzept (*national*

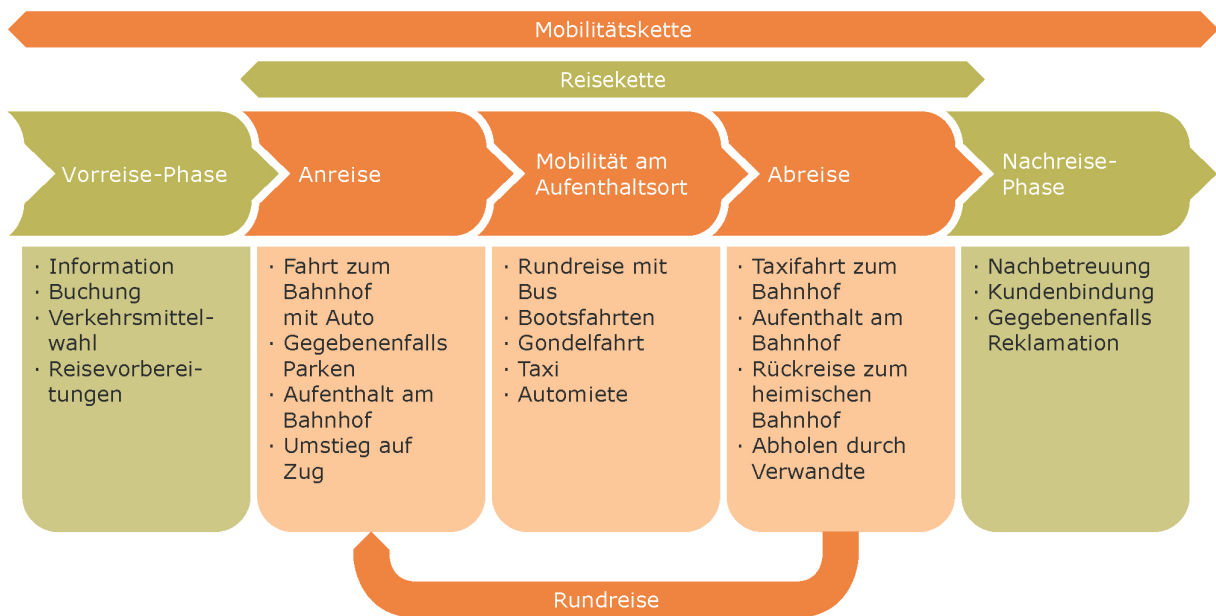
*tourism*) die Reisen der Schweizer Wohnbevölkerung im In- und Ausland zum Gegenstand macht (vgl. Tabelle 1).



**Abbildung 10:** Inland- und Inländerkonzept (Eigene Darstellung)

### 3.2 Die Mobilitäts- und Reisekette im Tourismus

Die Mobilitäts- und Reisekette unterscheidet sich in Phasen, die tatsächlich *Verkehr* erzeugen und solche, die der vorgängigen Planung und auch der nachträglichen Bewertung – beispielsweise auf Reiseplattformen – dienen (*Mobilität*). Verkehr entsteht durch die An- und Abreise ans Reiseziel und der Mobilität am Aufenthaltsort. Die Mobilität am Aufenthaltsort erzeugt den Verkehr in der Destination. Im Falle einer Rundreise gibt es durch das Aufsuchen von mehreren Reisezielen auch mehrere Ereignisse in der Reisekette (Abbildung 11).



**Abbildung 11:** Reise- und Mobilitätskette (in Anlehnung an Groß 2004)

### 3.3 Verkehrsarten des Tourismusverkehrs

Der Tourismusverkehr kann in vier klassische Verkehrsarten unterteilt werden, die aus den Verkehrswissenschaften bekannt sind (vgl. Abbildung 12).

- Der Quellverkehr entsteht durch Schweizer Touristen/-innen, die ins Ausland reisen.
- Der Zielverkehr entsteht durch die An- und Abreise von Touristen/-innen aus dem Ausland, die die Schweiz als Ziel ihrer Reise haben.
- Der Binnenverkehr wird durch Schweizer Touristen/-innen für die An- und Abreise erzeugt, die die Schweiz als Reiseziel haben.
- Der Transitverkehr entsteht bei der Reise von Touristen/-innen aus dem Ausland durch das Gebiet der Schweiz.

Eine weitere Form des touristischen Verkehrs ist der **Verkehr in der Destination** selbst (nach der Ankunft), der sowohl durch Schweizer/-innen als auch Touristen/-innen aus dem Ausland erzeugt werden kann.



**Abbildung 12:** Verkehrsarten im Tourismus (Eigene Darstellung)



Tabelle 1 stellt zentrale Begrifflichkeiten der UWTO mit Abbildung 10 und Abbildung 12 gegenüber (in Anlehnung an Vacher, zitiert nach Stock et al., 2020)

Bezeichnung Englisch	Bezeichnung Französisch	Beschreibung	Verkehrsarten
<b>Domestic tourism</b>	<b>Tourisme interne</b>	Tourismus von Personen, die innerhalb des Wirtschaftsgebiets des Referenzlandes wohnhaft sind und dort auch reisen.	Binnenverkehr
<b>Inbound tourism</b>	<b>Tourisme recepateur</b>	Tourismus von Besuchern, die innerhalb des Wirtschaftsgebiets des Referenzlandes nicht wohnhaft sind und dort reisen.	Zielverkehr
<b>Outbound tourism</b>	<b>Tourisme émetteur</b>	Tourismus von Personen, die im Wirtschaftsgebiet des Referenzlandes wohnhaft sind und nach ausserhalb reisen.	Quellverkehr
<b>Internal tourism</b>	<b>Tourisme intérieur</b>	Tourismus von ansässigen und nicht ansässigen Besuchern, innerhalb der Grenzen des Wirtschaftsgebiets des Referenzlandes.	Inlandkonzept (Abbildung 10) Binnenverkehr, Anteile des Ziel- und Quellverkehrs innerhalb der Grenzen des Wirtschaftsgebiets des Referenzlandes und Verkehr in der Destination.
<b>National tourism</b>	<b>Tourisme national</b>	Tourismus von Personen, die innerhalb der Grenzen des Wirtschaftsgebiets des Referenzlandes wohnhaft sind und darin und ausserhalb reisen.	Quell-, Binnenverkehr und Verkehr in der Destination Inländer/-innenkonzept (Abbildung 10)

**Tabelle 1:** Tourismusformen (UNWTO, gemäss Vacher, zitiert nach Stock et al. 2020)

### 3.4 Ungewohntes Umfeld: Selbsteinschätzung und Grenzwerte

Tourismusverkehr wird auf Akteursebene als die Bewegung im ungewohnten Umfeld definiert (Kapitel 2). Diese Definition stellt Herausforderungen an die Operationalisierbarkeit von Tourismusverkehr im Rahmen von empirischen Studien. Tourismusverkehr wird in empirischen Studien identifiziert durch

- die Kombination von Selbsteinschätzung und Grenzwerten (Kapitel 3.4.1) und
- durch die alleinige Anwendung von Grenzwerten (Kapitel 3.4.2)

#### 3.4.1 Selbsteinschätzung

Gemäss Kapitel 2 wird Tourismus als Aktivität «ausserhalb des Alltags» verstanden und definiert. Tourismus ist der Aufenthalt an Orten, die weder den hauptsächlichsten noch dauerhaften Wohn- und Aufenthaltsorten der Reisenden entsprechen.

Ob nun ein Aufenthaltsort im gewohnten oder ungewohnten Umfeld liegt, wird in empirischen Erhebungen oftmals den befragten Personen und damit der individuellen Selbsteinschätzung überlassen. Die Operationalisierung für das ungewohnte Umfeld erfolgt dann in den Anweisungen der interviewenden Person, im Fragetext oder in den Kommentaren der Fragebögen.

Es können nachfolgend zwei Beispiele für Operationalisierung der Selbsteinschätzung der befragten Personen genannt werden. Als erstes bietet die Frage im Rahmen der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) zum Reiseverhalten (RV) des Bundesamts für Statistik BFS eine Orientierung, um Tourismus zu identifizieren:

#### **Reise ohne Übernachtung**

«Haben Sie in den letzten zwei Wochen **[Berichtszeitraum]** eine oder mehrere private Ausflüge oder Geschäftsreisen ohne Übernachtung gemacht, wo sie **mindestens drei Stunden** oder einen ganzen Tag ausserhalb **von Ihrem gewohnten Lebensraum** gewesen sind? Denken Sie besonders auch an Besuche bei Verwandten oder Freunden, an Sportveranstaltungen, an Wanderungen oder auch an Geschäftsreisen.»

**Intervieweranweisung:** Ausflüge beinhalten keine Übernachtungen!

Voraussetzung: min. drei Stunden **ausserhalb normalen Lebensraums.**

(nach BFS HABE RV, Eigene Hervorhebungen)

Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr MZMV (BFS/ARE, 2023) kommt folgende vergleichbare Frage zur Anwendung.

**Reise ohne Übernachtung**

«Jetzt habe ich noch ein paar Fragen zu Tagesreisen. Wie häufig haben Sie in den letzten 14 Tagen, also seit **[Berichtszeitraum]**, Ausflüge, Geschäftsreisen oder ähnliche Reisen ohne Übernachtung gemacht?»

**Kriterien:** mindestens drei Stunden, keine Übernachtung, seltener als einmal wöchentlich, der **Reisezweck ist nicht tägliche Routine und dient nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt.**

**Intervieweranweisung:** Bei Bedarf auf eventuelle Festtage und/oder saisonale Aktivitäten (Wintersport, Baden, Wandern) hinweisen.

**(nach MZMV Modul Tagesreisen, Eigene Hervorhebung)**

Tabelle 2 zeigt zusammenfassend die Kriterien zur Operationalisierung der Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung. Die angewendeten Kriterien gründen auf der Dauer, Häufigkeit der Durchführung der Aktivität und der Selbsteinschätzung. Die befragten Personen bestimmen somit selbst: Treffen die Kriterien aus ihrer Sicht zu, so berichten sie in Folge die Reiseaktivität, die zudem in den Daten und den Tabellen fahrzweckspezifisch nach den beiden Hauptreisemotiven «Freizeit» und «Geschäftlich» aufgeschlüsselt werden kann. Im MZMV wird explizit darauf hingewiesen, dass der Reisezweck keine alltägliche Routine ist und nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt – sowohl für Privat- und Geschäftsreisen – dienen darf (BFS/ARE 2023, S. 18).

Differenzierung	Tagesreise	Reise mit Übernachtung
<b>Dauer</b>	▶ mehr als 3 Stunden, keine Übernachtung	▶ min. 1 bis 364 Übernachtungen
<b>Häufigkeit</b>	▶ seltener als einmal wöchentlich	
<b>Selbsteinschätzung der befragten Person</b>	▶ Der Reisezweck ist nicht tägliche Routine und dient nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt (siehe z.B. Interviewer/-innenanweisung bei telefonischen Befragungen)	

**Tabelle 2:** Kriterien für Tagesreisen und Reise mit Übernachtung

### 3.4.2 Grenzwerte: Dauer, Distanz und Reisemotive

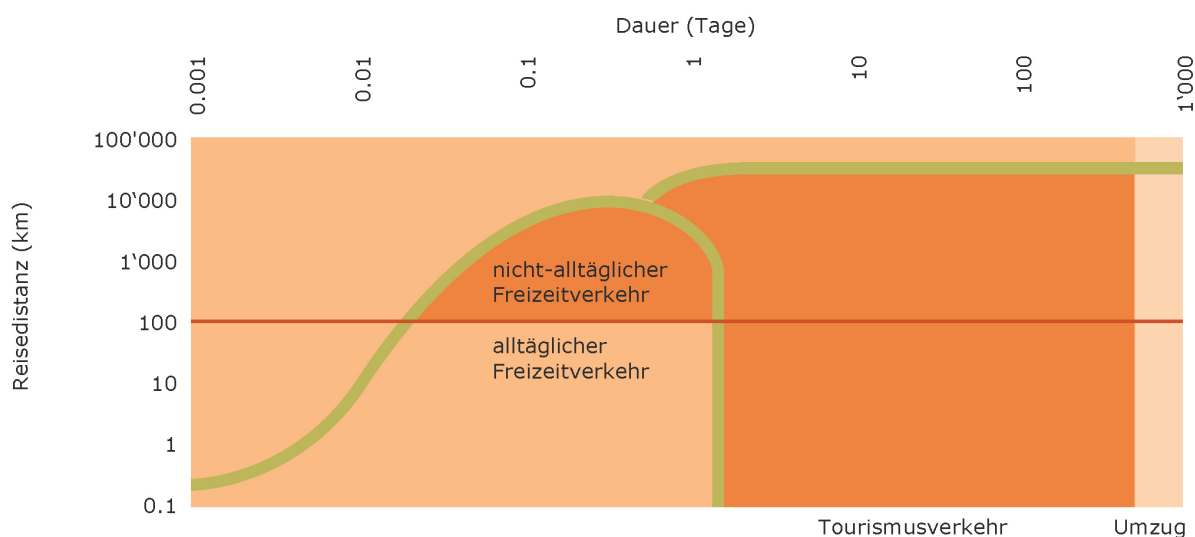
In der Verkehrsforschung hat sich im deutschsprachigen Raum der zugegebenermassen arbiträr festgelegte Grenzwert von 100 Kilometer für eine einfache Wegeentfernung für die Definition der Langstreckenmobilität etabliert (vgl. ifmo 2014; Umweltbundesamt 2022).

- Dabei wird einerseits in eine Langstreckenmobilität unterteilt, die dem routinierten Verkehrsverhalten – wie etwa Langdistanzpendeln oder regelmässige Verwandtenbesuche – innerhalb des gewohnten Umfelds zuordenbar ist (ifmo 2014, S. 9, vgl. auch Abbildung 8 Alltagsmobilität).

- Andererseits wird die Langstreckenmobilität im Sinne einer Tagesaktivität dem Tourismusverkehr zugeordnet, insofern sie nicht einer gewissen Routine oder Regelmässigkeit unterliegt. Dies gilt insbesondere im Falle der Tagesfreizeitreisen und Tagesgeschäftsreisen (Harrer und Scherr 2013, S. 10; vgl. Abbildung 8).

Im Rahmen von empirischen Erhebungen im Bereich Tourismus und Verkehr wird das ungewohnte Umfeld in Form von Grenzwerten operationalisiert. Dabei kommen sowohl Werte für Dauer und Distanz als auch die Festlegung von Reisedauern zur Anwendung. Diese Grenzwerte werden in der Literatur allerdings unterschiedlich festgelegt (3 Stunden, 100 Kilometer etc., Anzahl Tage). Nach Axhausen (2003, S. 9) können Distanzen, Dauer und Reisezweck zur Unterscheidung des Tourismusverkehrs von anderen Reisedauern herangezogen werden (vgl. Abbildung 13). Theoretisch können die Reisedauern für den Hinweg, die Luftliniendistanz oder gar die Routingdistanzen zwischen Wohnort und Reisezielen verwendet werden, um die Distanz zu operationalisieren. Die Dauer einer Reise in Anzahl Tagen ist zudem ein Kriterium für die Abgrenzung zwischen Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung.

So wird in Axhausen et al. (2003) bezogen auf die EU-15 Erhebung *Dateline* argumentiert, dass das ungewohnte Umfeld ab 100 Kilometer Entfernung vom Wohnsitz beginnt, da diese Reiseentfernung einen geringen Anteil in den jährlichen Verkehrserhebungen aufweist. Diese Reisedistanz wird damit begründet, dass eine durchschnittliche Person in einem Jahr ungefähr sechs Reisen unternimmt, deren Luftlinie 100 Kilometer entfernt vom Wohnort liegt (Axhausen, 2003, S. 11). Abbildung 13 zeigt mögliche Grenzwerte für die Tourismusstatistik nach Axhausen et al. (2003). Dabei ergeben die Kombination aus Reisedistanz und Reisedauer unterschiedliche Zuordnungen zum Freizeit- und zum Tourismusverkehr.

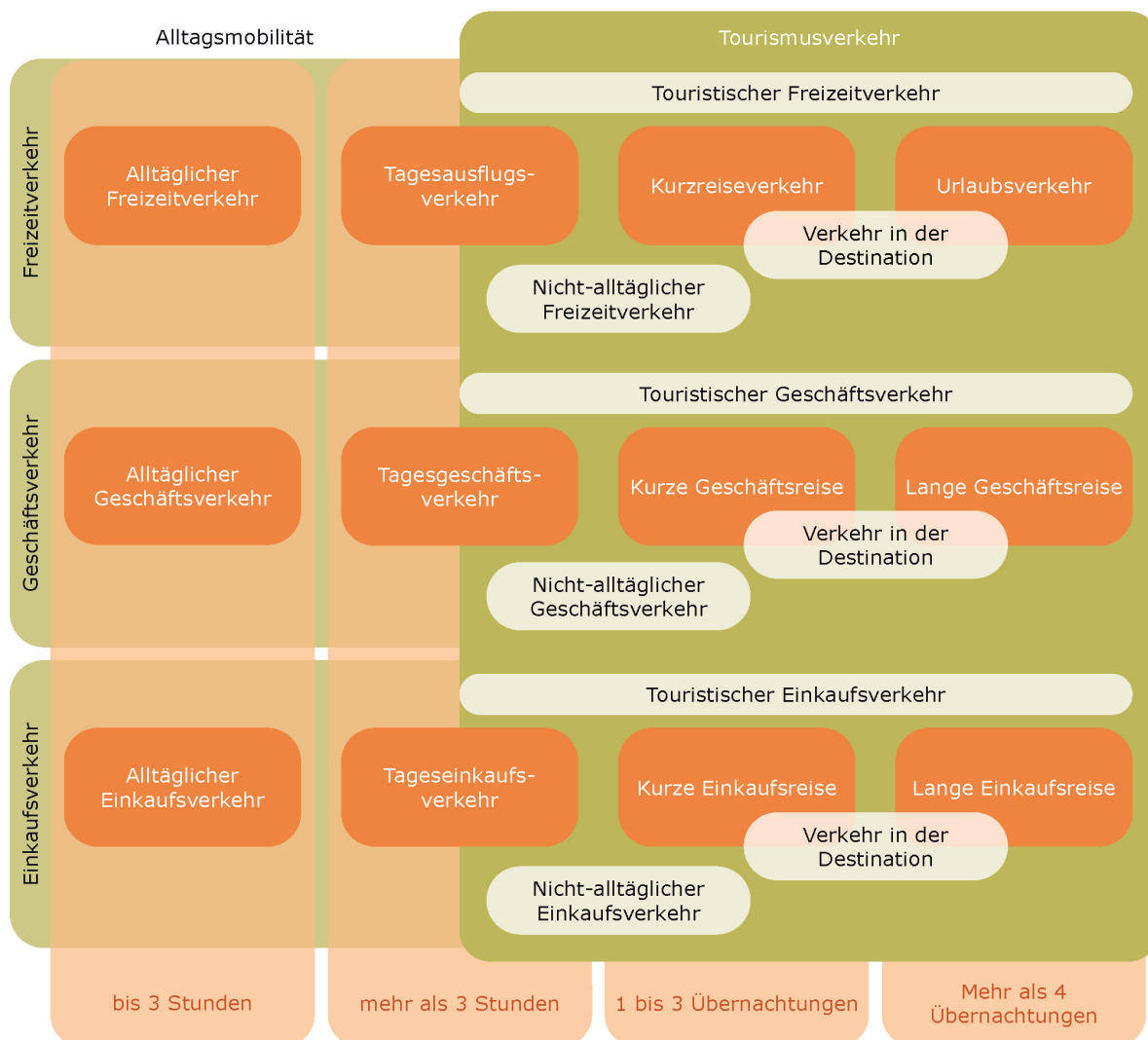


**Abbildung 13:** Grenzwerte des Tourismusverkehr (in Anlehnung an Axhausen 2003, S. 8)

### 3.5 Segmente des Tourismusverkehrs

Abbildung 14 zeigt auf der Grundlage der bereits diskutierten Unterscheidung eine zusammenfassende Darstellung von exemplarischen Segmenten des Tourismusverkehrs anhand von häufig angewendeten Grenzwerten auf. Diese Abbildung orientiert sich an dem umfassenden Verständnis von Tourismus gemäss UNWTO-Definition. Die *Klassifizierung* grenzt die Segmente im unteren Teil der Grafik nach der Dauer ab. Die Zeitscheiben von «bis 3 Stunden», «mehr als 3 Stunden» (die in der Regel die An- und Abreisezeit beinhalten), «1 bis 3 Übernachtungen» und «mehr als 4 Übernachtungen» entsprechen der UNWTO-Definition, die auch

in der schweizerischen Bundesstatistik ihre Anwendung findet. Sind die Reisenden in ihrem Alltag mobil, so sind sie keine Touristen/-innen (Alltagsmobilität). Die Grenze zwischen Alltagsmobilität und Tourismusverkehr (siehe oben in Abbildung 14) und damit nicht-alltäglichen Aktivitäten, kann (wie in Kapitel 3.4.1 aufgeführt) durch Grenzwerte mittels Distanzen oder durch Selbsteinschätzungen ermittelt werden. Im Weiteren beinhaltet die Grafik auch die Ebene der hauptsächlichen Reisemotive. In Abbildung 14 werden die Privat- und Geschäftsreisen und somit der touristische Freizeitverkehr und der geschäftliche Tourismusverkehr unterschieden. Ergänzt wurde in der Abbildung 14 exemplarisch der Einkaufsverkehr, der in der Literatur auch als Reisemotiv aufgeführt wird, falls dieser im ungewohnten Umfeld und für Erlebniszwecke durchgeführt wird («Shoppingtourismus»). Allerdings kann der Shoppingtourismus in dieser Lesart wiederum als Teil des touristischen Freizeitverkehrs verstanden und darin aggregiert werden. Abbildung 14 gliedert somit die Reisemotive exemplarisch in den «touristischen Freizeitverkehr», den «touristischen Geschäftsverkehr» und den «touristischen Einkaufsverkehr». Zu den kurzen und langen Reisen («Urlaubsverkehr» in Deutschland und Österreich, gemäss Groß 2004) wird neben der An- und Abreise noch der Verkehr in der Destination hinzugezählt.



**Abbildung 14:** Segmente des Tourismusverkehrs (in Anlehnung an Groß 2004)

Die aufgezeigten vielfältigen Kriterien des Tourismusverkehrs in Abbildung 14 zeigen die Möglichkeiten auf, wie man den touristischen Verkehr abgrenzen kann. Auf dieser Grundlage kann eine eigenständige Projektabgrenzung und -definition erfolgen (vgl. Kapitel 4).

### **3.6 Erfassung des Tourismusverkehrs in Europa**

Orientiert an der UNWTO-Definition werden im europäischen Ausland ähnliche Abgrenzungen zur Bestimmung des Tourismusverkehrs getroffen. In Deutschland werden Reisen mit Übernachtung per Konvention ab einer Distanz von 50 Kilometern als Urlaubsreisen definiert (Deutsches Institut für Tourismusforschung 2019). Weiter werden diese nach entsprechender Dauer bei zwei bis vier Tagen als Kurzurlaubsreise bzw. ab einer Dauer von fünf Tagen als Urlaubsreise unterschieden (F.U.R. 2023). Bei der Abgrenzung von Tagesreisen wird ebenfalls die subjektive Wahrnehmung der befragten Personen als Indikator herangezogen. Alle nicht-routinierten Freizeitaktivitäten ausserhalb des Wohnumfelds werden als Tagesausflug bezeichnet (Harrer und Scherr 2013). Analog zur Schweiz wird in Österreich eine Differenzierung von Kurzurlaubsreisen von ein bis drei Nächten und Haupturlaubsreisen ab vier Nächten vorgenommen (Statistik Austria 2022). In den Niederlanden findet die Abgrenzung des Haupturlaubs ab einer Anzahl von mehr als sechs aufeinanderfolgenden Tagen statt (Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting 2019). Schlussendlich sind dies Varianten mit ähnlichem theoretischem und konzeptionellem Hintergrund, wie es in den vorangegangenen Kapiteln aufgezeigt wurde.

### **3.7 Bundesstatistik: Definitionen und Operationalisierung**

Im Folgenden wird der Blick auf gängige Definitionen und Operationalisierungen aus der Bundesstatistik und den Tourismuswissenschaften geworfen. Die nachfolgende Auflistung dient als Grundlage für die eigene Projektdefinition (vgl. Kapitel 4).

#### **3.7.1 Schweizerische Bundesstatistik**

Nebst Ansätzen, die die Differenzierung nach alltäglichem und nicht-alltäglichem Verkehr den befragten Personen überlassen und solchen, die mit Grenzwerten arbeiten, gibt es Ansätze, die mit Kombinationen dieser Operationalisierungen arbeiten. Auf einer solchen Lösung gründet die Tourismusstatistik in der Schweiz.

Im Glossar der Schweizer Tourismusstatistik (BFS 2023c) wird eine Reise wie folgt aufgefasst:

*«Reise: Nicht alltägliche Fortbewegung, bei der eine Person für mindestens drei Stunden (Tagesreisen) und höchstens 365 Tage (Reisen mit Übernachtungen) das gewohnte Umfeld verlässt.»*

Diese Definition ist – wie in Kapitel 3.4.1 bereits gezeigt – die Grundlage sowohl für den «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» MZMV (BFS/ARE 2023) als auch die Erhebung «Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung» (RV) im Rahmen der Haushaltsbudgeterhebung (HABE). Anhand der Definitionen einer Reise entstehen zwei Unterkategorien.

Zum einen ist die Tagesreise zu nennen:

«Eine **Tagesreise** ist eine Reise, die mindestens drei Stunden dauert (Hin- und Rückreise inklusive Aufenthalt), bei der die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfindet. Es handelt sich somit um Ausflüge und Ähnliches. Nicht zu den Tagesreisen zählen sich regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) wiederholende Ortsveränderungen.»  
**(BFS/ARE 2023, eigene Hervorhebung)**

Die Reise mit Übernachtung wird wie folgt definiert und operationalisiert:

«Dabei [bei Reisen mit Übernachtung] wird unterschieden **zwischen kurzen Reisen mit ein bis drei Übernachtungen und langen Reisen mit vier oder mehr Übernachtungen**. Ausgeschlossen sind Ortsveränderungen in Zusammenhang mit regelmässig und wiederholt (einmal oder mehrmals pro Woche) stattfindenden Tätigkeiten.»  
**(BFS 2023a, eigene Hervorhebung)**

Die Reisezwecke werden in Geschäftsreisen und Privatreisen unterteilt.

«**Geschäftsreisen**: Reisen aus beruflichen Gründen, selbst wenn die befragte Person nur eine andere Person aus ihrem Haushalt begleitet.»

«**Privatreisen**: Reisen ohne berufliche Gründe, z. B. Ausflüge, Ferien, Besuche, Begleitung, Pilgerreisen oder Kuren.»  
**(BFS 2023b, eigene Hervorhebung)**

### 3.7.2 Weitere Definitionen

Wie bereits aufgezeigt, ist aus Sicht der Tourismuswissenschaften die folgende Definition mit Operationalisierung massgebend.

«**Touristischer Verkehr**: Der touristische Verkehr schliesst die Personen ein, die sich an Orte ausserhalb ihrer gewohnten Umgebung zu Freizeit-, Geschäfts- und anderen Zwecken aufhalten. Es werden Aktivitäten von mindestens drei Stunden bis zu einem Jahr dem touristischen Verkehr zugeordnet.»  
**Groß (2005 S. 49)**

Aus den Kapiteln 2 und 3 werden für die vorliegende Arbeit die folgenden Begrifflichkeiten im Sinne eines Glossars festgelegt:

#### **Gewohntes Umfeld**

«Das **gewohnte Umfeld** beinhaltet die üblichen und unmittelbar alltäglichen Aufenthaltsorte einer Person. In der Regel sind Verkehrsteilnehmende bezogen auf ihr gewohntes Umfeld multilokal, da dieses viele alltäglich aufgesuchte Orte umfassen kann. Dazu zählen unter anderem Arbeitsplätze, Wohnorte, Zweitwohnungen und häufig aufgesuchte Orte in der Freizeit.»

### **Ungewohntes Umfeld**

«Das **ungewohnte Umfeld** beinhaltet die nicht-alltäglichen Aufenthaltsorte einer Person, verstanden als eine Negativabgrenzung **zum gewohnten Umfeld** (siehe oben).»

### **Nicht-alltäglicher Verkehr**

«**Nicht-alltäglicher Verkehr** oder die nicht-alltägliche Fortbewegung erfolgt von Verkehrsteilnehmenden in ihrem ungewohnten Umfeld.»

### **Nicht-alltäglicher Freizeitverkehr**

«Teil des Tourismusverkehrs ist der **nicht-alltägliche Freizeitverkehr**. Dieser entsteht durch Ortsveränderungen von Personen in ihrer Freizeit, wenn sie ein Reiseziel im ungewohnten Umfeld aufsuchen.»

### **Nicht-alltäglicher Geschäftsverkehr**

«Teil des Tourismusverkehrs ist der **nicht-alltägliche Geschäftsverkehr**. Dieser entsteht durch Ortsveränderungen von Personen im Rahmen ihres Erwerbslebens, wenn sie ein Reiseziel im ungewohnten Umfeld aufsuchen.»

### **Nicht-alltäglicher Einkaufsreiseverkehr**

«Teil des Tourismusverkehrs ist der **nicht-alltägliche Einkaufsreiseverkehr**. Dieser entsteht durch Ortsveränderungen von Personen für Einkäufe, wenn sie ein Reiseziel im ungewohnten Umfeld aufsuchen. Der nicht-alltägliche Einkaufsverkehr ist eine Sonderform des nicht-alltäglichen Freizeitverkehrs.»

Auf den Grundlagen aus den Kapiteln 2 und 3 kann nachfolgend die Projektdefinition erarbeitet werden.



## 4 Definition touristische Verkehre

Der Tourismusverkehr beinhaltet eine Vielzahl an «touristischen Verkehren».

Damit dessen Vielfalt erfasst werden kann, gelten – basierend auf den Kapiteln 2 und 3 – die folgenden grundlegenden Abgrenzungen und Eigenschaften des Tourismusverkehrs:

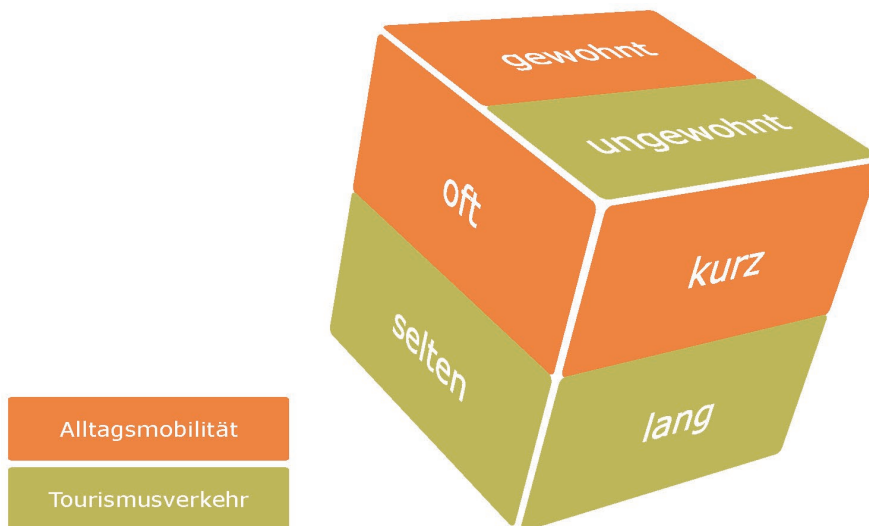
Das routinierte Verkehrsverhalten wird in den Verkehrswissenschaften der **Alltagsmobilität** oder dem **alltäglichen Verkehr** zugeordnet.

Der Tourismusverkehr wird dem **nicht-routinierten Verkehrsverhalten** und damit dem **nicht-alltäglichen Verkehr** zugeschrieben.

Tourismusverkehr findet im Gegensatz zur **Alltagsmobilität**

- im **ungewohnten Umfeld** der Reisenden statt (subjektive Einschätzung) und
- dauert im Vergleich zur Alltagsmobilität **länger** (Reisedauer) und
- findet im Vergleich zur Alltagsmobilität **selten** statt (Durchführungshäufigkeit).

Abbildung 15 stellt die aus individueller Sicht der Reisenden «relativen» Eigenschaften des Tourismusverkehrs dar.



**Abbildung 15:** Projektabgrenzung und -definition (Eigene Darstellung)

Diese Abgrenzungen und Eigenschaften sind Teil der Projektdefinition:

«Tourismusverkehr in der Schweiz ist derjenige Verkehr, der entsteht, wenn Personen der schweizerischen Wohnbevölkerung oder aus dem Ausland ausserhalb ihrer Alltagsmobilität für die Freizeit, geschäftliche Tätigkeiten, Aus- und Weiterbildung oder für andere Zwecke unterwegs sind und Reisen unternehmen. Tourismusverkehr entsteht sowohl durch Tages- als auch durch Übernachtungsreisen. Im Gegensatz zur Alltagsmobilität findet der Tourismusverkehr ausserhalb des gewohnten Umfelds der Reisenden, eher selten und mit einer längeren Reisedauer statt.»

Abbildung 16 zeigt typische Beispiele des Tourismusverkehrs und des alltäglichen Verkehrs.



**Abbildung 16:** Beispiele des Tourismusverkehrs (Eigene Darstellung)

Aufgrund der individuellen Unterschiede hinsichtlich des ungewohnten Umfelds wird der Tourismusverkehr in empirischen Studien anhand von zwei Kriterien festgelegt.

- Tourismusverkehr wird in empirischen Verkehrsbefragungen anhand der Selbsteinschätzung der befragten Personen bezogen auf ihr ungewohntes Umfeld identifiziert. Diese Selbsteinschätzung wird zudem mit Grenzwerten zur Reisedauer und Durchführungshäufigkeit kombiniert (vgl. Kriterien für Tagesreisen und Reise mit Übernachtung gemäss MZMV 2021 nach BFS/ARE, 2023, F601.00<sup>2</sup> und F701.00<sup>3</sup>).
- Fehlen diese Selbsteinschätzungen in Befragungen ganz, so werden Grenzwerte für die Reisedistanz, -dauer oder -häufigkeit festgelegt, um den Tourismusverkehr von der Alltagsmobilität abzugrenzen.

Die aufgezeigte Definition schliesst sowohl den Tagestourismus als auch den Übernachtungstourismus mit ein.

<sup>2</sup> «Jetzt habe ich noch ein paar Fragen zu Tagesreisen. Wie häufig haben Sie in den letzten 14 Tagen, also seit X Ausflüge, Geschäftsreisen oder ähnliche Reisen ohne Übernachtung gemacht?» (Kriterien: länger als drei Stunden, keine Übernachtung, seltener als einmal wöchentlich, der Reisezweck ist nicht tägliche Routine und dient nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt)

<sup>3</sup> «Jetzt habe ich noch ein paar Fragen zu Ihren privaten oder geschäftlichen Reisen mit Übernachtungen. Wie häufig haben Sie in den letzten vier Monaten, also seit X eine private oder geschäftliche Reise mit einer oder mehreren Übernachtungen unternommen?» (Kriterien: mindestens eine Übernachtung, seltener als einmal wöchentlich, der Reisezweck ist nicht tägliche Routine und dient nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt)

Die Grenzwerte und die Selbsteinschätzungen werden wie in Tabelle 3 für die Projektdefinition festgelegt (Operationalisierung).

Differenzierung	Tagesreise	Reise mit Übernachtung
<b>Umfeld</b>	<u>«ungewohnt»:</u> ► Selbsteinschätzung der befragten Personen oder ► Aktivität ist mindestens 82 Kilometer <sup>4</sup> von Wohnort entfernt	
<b>Aktivitätsdauer</b>	<u>«lang»:</u> ► mehr als drei Stunden, keine Übernachtung, beinhaltet die An- und Abreise	
<b>Häufigkeit</b>	<u>«selten»:</u> ► seltener als einmal wöchentlich, der Reisezweck ist nicht tägliche Routine und dient nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt	
		► 1 bis 364 Übernachtungen

**Tabelle 3:** Grenzwerte und Selbsteinschätzung

<sup>4</sup> vgl. Kapitel 7.4.2.5 auf Seite 69: Es handelt sich hierbei um einen empirisch ermittelten Grenzwert zur Unterscheidung von alltäglichen und nicht-alltäglichen Verkehrsaktivitäten (falls keine Selbsteinschätzung zum ungewohnten Umfeld der befragten Personen in Verkehrserhebungen vorliegt).

## 5 Dialog mit der Praxis

Um die eigene Projektdefinition aus Kapitel 4 sowie die daraus resultierenden Berechnungen (vgl. Kapitel 6) mit den Erfahrungen der Tourismus- und Verkehrsbranche abzugleichen, fand ein mehrstufiger Dialog mit der Praxis statt.

- Zum einen wurden ein projekteigener Workshop in Luzern mit Vertretenden aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis (Verkehr und Tourismus) organisiert, um die Definitionen und die Datenlage des Tourismusverkehrs zu thematisieren.
- Zum anderen wurden die Projektergebnisse aus Kapitel 8 im Rahmen eines Workshops am *Tourismus Forum Schweiz TFS 2023* der Tourismusbranche vorgestellt, um die Kennwerte mit der Erfahrungswelt der Praktiker/-innen abzugleichen. Die Ergebnisse dieses Austausches sind in HTR (2023) gut dokumentiert. Zudem kann auf die Reportage zum TFS-Workshop «Facts & Figures zur touristischen Mobilität in der Schweiz» verwiesen werden (Ohnmacht & Balthasar 2023).

Dieses Kapitel dokumentiert die Ergebnisse des projekteigenen Workshops.

### 5.1 Ausgangslage

Für den Dialog mit der Praxis wurde ein projekteigener Workshop organisiert (Abbildung 17). Dieser fand am 11. Juli 2023 von 13.15 bis 16.00 Uhr in Luzern an der Hochschule Luzern – Wirtschaft statt.

Die Ziele des Workshops waren wie folgt:

- Information über das Postulat Dittli 21.4452 und die geplanten Arbeiten
- Abholen der Erwartungen aus der Branche zur Definition des Tourismusverkehrs
- Einblicke in die Verwendung von Tourismus(verkehrs)daten durch die touristischen Leistungsträger/-innen zur Verbesserung ihres Angebots
- Abholen von Inputs aus der Branche zur Abgrenzung des Tourismusverkehrs von anderen Verkehrszwecken
- Abholen von Bedürfnissen der Branche an die Datenlandschaft des Tourismusverkehrs in der Schweiz

Insgesamt haben 39 Personen an dieser Veranstaltung teilgenommen (vgl. Teilnehmendenliste im Anhang).



**Abbildung 17:** Workshop am 11. Juli 2023

## 5.2 Konzeption

Für die Auswahl der Workshop-Teilnehmenden wurden Adresslisten des *Tourismus Forum Schweiz* (TFS) verwendet. Dabei wurden Vertretende aus Verwaltung, Praxis und Wissenschaft identifiziert, die eine Verbindung mit den Themen Tourismus und Verkehr mit Schwerpunkt Daten aufweisen konnten. In einem nächsten Schritt wurde diese Adressliste mit weiteren Fachpersonen aus dem Projektnetzwerk ergänzt. So wurde sichergestellt, dass die eingeladenen Personen unterschiedliche Perspektiven auf die Thematik des Tourismusverkehrs aufweisen (Auswahl nach maximaler Varianz der Teilnehmenden).

Allen Personen wurden ein Anschreiben per Post sowie eine Einladungs-Email zugestellt. Im Begleitschreiben wurde informiert, dass am 22. November 2023 die nächste Jahresveranstaltung des *Tourismus Forum Schweiz* (TFS) im Verkehrshaus Luzern zum Thema «Touristische Mobilität» stattfinden wird. Zeitgleich erarbeiten das Bundesamt für Raumentwicklung ARE und das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO gemeinsam das Projekt «Touristischen Verkehr definieren», in Erfüllung des Postulats Dittli 21.4452. Das Projekt wird von der Hochschule Luzern (HSLU), der Hochschule RheinMain (HSRM) und der Universität Lausanne (UNIL) unterstützt. Es wurde darauf hingewiesen, dass für die Tourismus- und Verkehrsbranche ein gemeinsames Verständnis von Definition und Datenlage des Tourismusverkehrs von Bedeutung ist. Die Projektgruppe lud daher Vertreter/-innen der Praxis zum Workshop «*Was ist Tourismusverkehr? Daten und deren Nutzen für die Tourismus- und Verkehrsbranche*» ein.

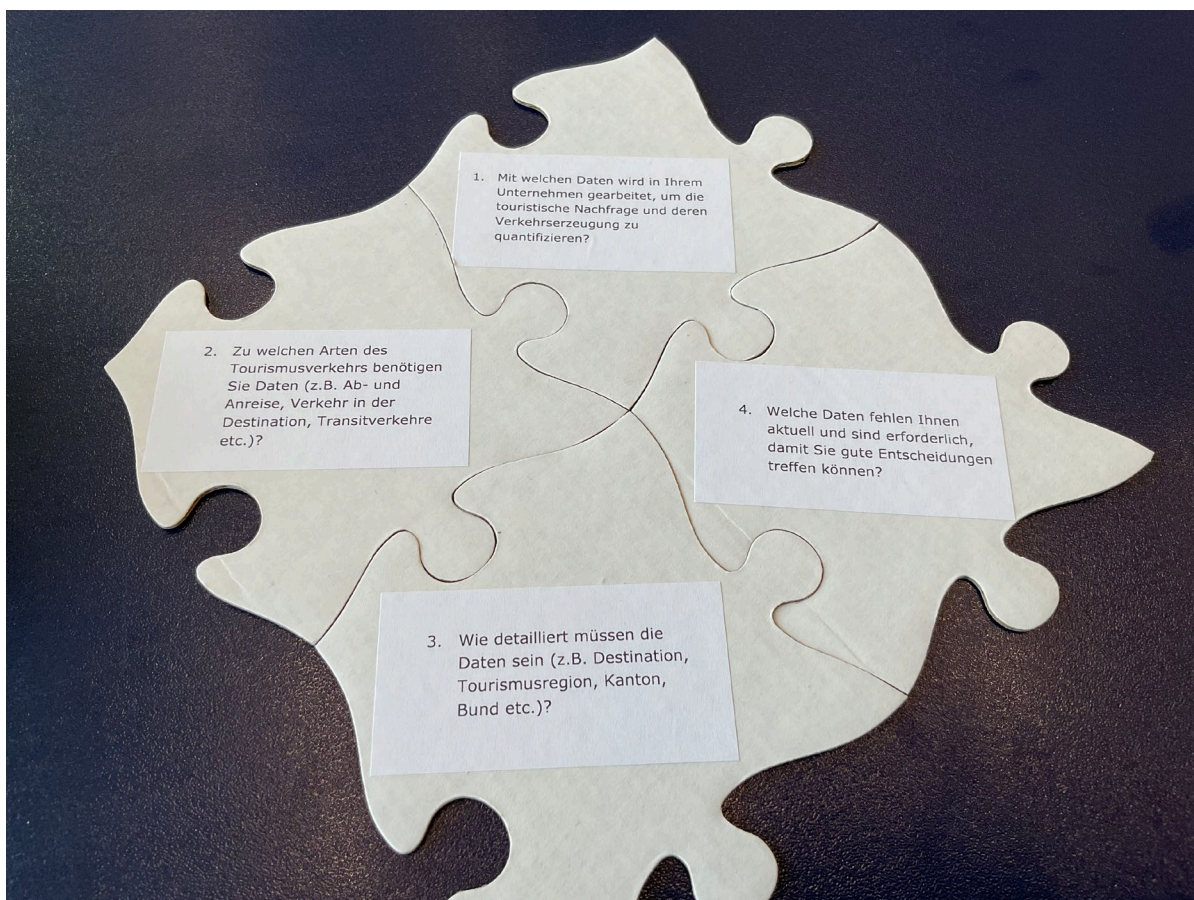
Im Anhang des Anschreibens fanden die angeschriebenen Personen grundlegende Informationen (Lagebeschreibung, Raum), Leitfragen für die Gruppenarbeit, den detaillierten Ablauf des Workshops und eine Teilnehmendenliste. In der Beilage befanden sich vier Puzzleteile mit Leitfragen zum Workshop.

Diese vier Leitfragen wurden wiederum in drei Fragekreise zusammengefasst:

- Mit welchen Daten wird in Ihrem Unternehmen gearbeitet, um die touristische Nachfrage und/oder deren Verkehrserzeugung zu quantifizieren?
- Zu welchen Arten des Tourismusverkehrs benötigen Sie Daten (z. B. Ab- und Anreise, Verkehr in der Destination, Transitverkehre usw.)? Wie detailliert müssen die Daten sein (z. B. Destination, Tourismusregion, Kanton, Bund usw.)?
- Welche Daten fehlen Ihnen aktuell und sind erforderlich, damit Sie gute Entscheidungen treffen können?

Als Vorbereitung zum Workshop bat das Projektteam die Teilnehmenden, Vorüberlegungen zur Beantwortung der Leitfragen für die Gruppenarbeit anzustellen. Sie wurden gebeten, die Antworten zu den oben formulierten Fragen auf der Rückseite der beiliegenden Puzzleteile abzutragen und diese in den Workshop mitzubringen.

Die Leitfragen wurden explizit in dieser Form gestellt, um das Branchenverständnis der Teilnehmenden zum Tourismusverkehr in Erfahrung zu bringen und um so einen Abgleich mit den Projektdefinitionen aus Kapitel 4 vorzunehmen zu können.



**Abbildung 18:** Vorbereitung zum Workshop

### 5.3 Programm

In Tabelle 3 wird das Programm des Workshops dargestellt.

**Programm des Workshops**

Zeit	Programmpunkt	Information	Referenten
13.15 – 13.25 Uhr	Begrüssung	<i>Tourismus Forum Schweiz 2023</i> zum Thema «Touristische Mobilität»  Projekt «Touristischen Verkehr definieren» (Postulat Dittli 21.4452)	Richard Kämpf (SECO)  Caroline Beglinger (ARE)
13.25 – 13.30 Uhr	Thematische Einleitung	Ziele und Ablauf des Workshops	Andreas Liebrich und Timo Ohnmacht (HSLU)
13.30 – 14.00 Uhr	Verständnis und Bedürfnisse der Branche	Gruppenarbeit zu den drei Vorbereitungsfragen	Alle
14.00 – 14.30 Uhr	Zusammenfassung der Arbeiten durch eine/n Moderator/-in	Präsentation der Gruppenergebnisse	Andreas Liebrich und Timo Ohnmacht (beide HSLU)
<b>14.30 – 14.50 Uhr</b>	<b>Pause</b>	<b>Kaffee, Tee und Früchte</b>	
14.50 – 15.10 Uhr	Bisherige Ansätze der Erfassung in der Schweiz	<i>Fachinput:</i> «Definitionen und Messarten des Tourismusverkehrs in der Schweiz – ein Überblick»  Abgleich mit den Ergebnissen aus den Gruppenarbeiten	Timo Ohnmacht (HSLU)  Andreas Liebrich (HSLU)
15.10 – 15.50 Uhr	Fish-Bowl-Diskussion (Gruppenarbeiten und Fachinput integriert)	<b>Fish-Bowl-Diskussion</b>  Wo sind Unterschiede zwischen Wissenschaft und Praxis zu finden?  Was müssen wir tun, um ein gemeinsames Verständnis für eine Definition des Tourismusverkehrs zu finden?  Wo liegen die Grenzen des messtechnisch machbaren?	Andreas Liebrich (HSLU) Timo Ohnmacht (HSLU)
15.50 – 16.00 Uhr	Weiteres Vorgehen	Synthese und nächste Schritte	Caroline Beglinger (ARE) Richard Kämpf (SECO)
<b>Ab 16.00 Uhr</b>	<b>Netzwerk-Apéro</b>		

**Tabelle 4:** Programm des Workshops

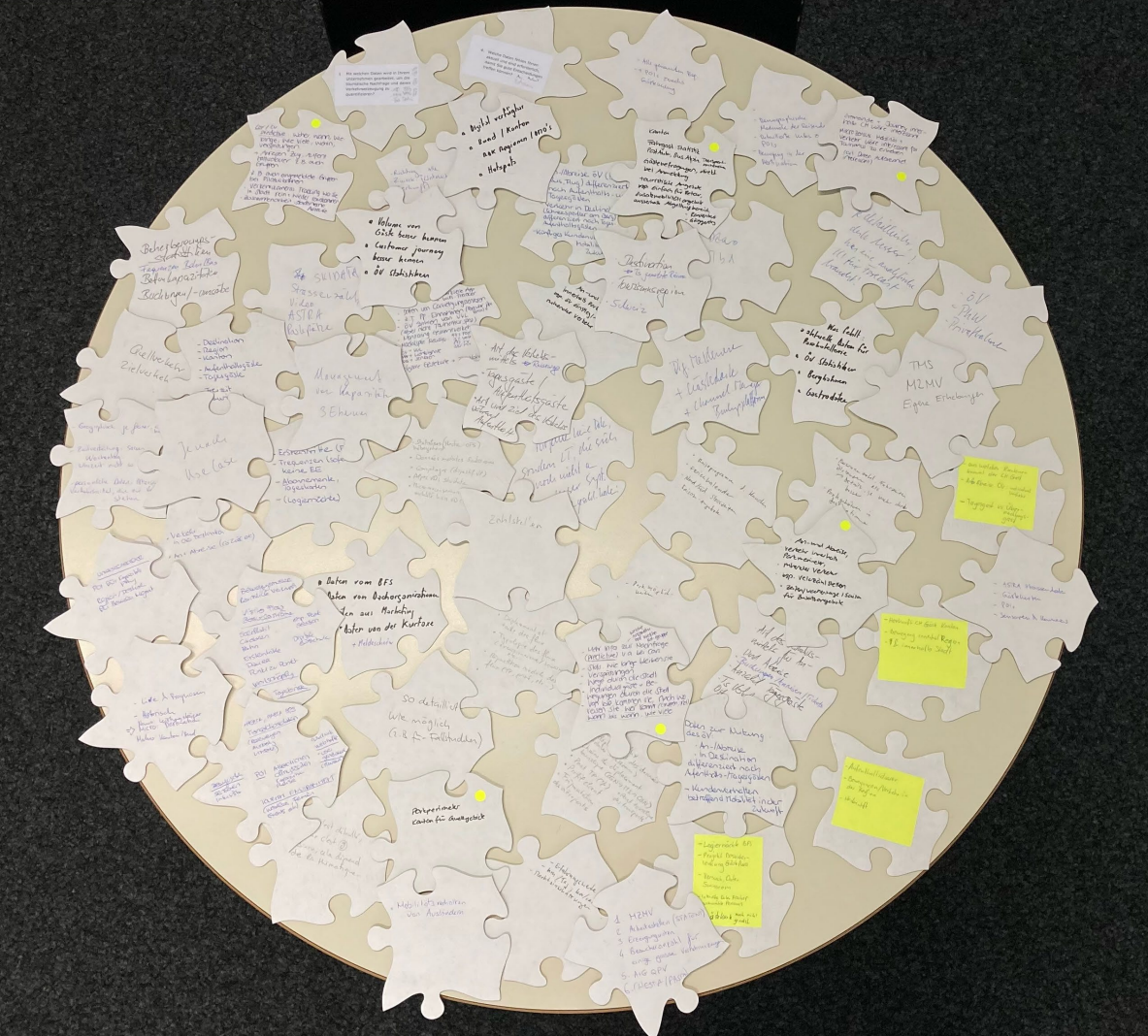


Abbildung 19: Ergebnisse der Gruppenarbeit



## 5.4 Teilnehmende

Für die Gruppenarbeit wurden die Vertretenden aus Verwaltung, Praxis und Wissenschaft in verschiedene Diskussionsgruppen eingeteilt, um so verschiedene Blickwinkel in einer Gruppe zu vereinen (Tabelle 5).

Gruppe	1	2	3	4	5
<b>Moderator/-in</b>	<b>Caroline Beglinger (ARE)</b>	<b>Aurelio Vigani (ARE)</b>	<b>Lea Pirovino (SECO)</b>	<b>Raphaël Ancel (ARE)</b>	<b>Timo Ohnmacht (HSLU)</b>
<b>Mitglieder</b>	Patrick Bauer <i>(Gstaad Saanenland Tourismus)</i>	Janine Bunte <i>(IG Parahotellerie)</i>	Stefan Irrniger <i>(ASE AG)</i>	Beda Linus Jud-Brügger <i>(Luzern Tourismus)</i>	Marc Ungerer <i>(Jungfrau Region Tourismus AG)</i>
	Marc Walter <i>(Hotellerie Suisse)</i>	Jürgen Hofer <i>(Region Solothurn Tourismus)</i>	Pierre-Alain Morard <i>(Union fribourgeoise du Tourisme)</i>	Nadja Urfer <i>(Netzwerk Schweizer Pärke)</i>	Florence Wargnier <i>(Vaud Promotion)</i>
	Stefan Schulthess <i>(Verband Schweizer Schiffsunternehmen)</i>	Maurus Lauber <i>(Swiss Travel System AG)</i>	Stefan Sieber <i>(Engadin Tourismus AG)</i>	Valentine Achi <i>(Postauto AG)</i>	Daniel Laubacher <i>(ASTAG)</i>
	Werner Zehnhäusern <i>(Kt. Wallis)</i>	Adrian Bühlmann <i>(Transportunternehmen Zentral-schweiz)</i>	Antonin Danalet <i>(SBB)</i>	Marcus Gschwend <i>(Bergbahnen Graubünden)</i>	Annemarie Meyer <i>(Glacier Express AG)</i>
	Andreas Hüsler <i>(HSLU)</i>	Gisela Hinrichs <i>(Postauto AG)</i>	Silvia Muff <i>(Tourismus Stadt Luzern)</i>	Maik Hömke <i>(ASTRA)</i>	Richard Kämpf <i>(SECO)</i>
	Beat Fischer <i>(Intervista)</i>	Lukas Stadtherr <i>(Stiftung SchweizMobil)</i>	Niklas Bolenz <i>(HSRM)</i>	Tobias Arnold <i>(Interface)</i>	Dominik Knaus <i>(FHGR)</i>
	Christian Laesser <i>(HSG)</i>	Andreas Liebrich <i>(HSLU)</i>			Nicole Stuber-Berries <i>(HSLU)</i>
	<i>Farblgende:</i>	<b>Tourismus</b>	<b>Verkehr</b>	<b>Verwaltung</b>	<b>Forschung</b>

**Tabelle 5:** Personenaufteilung für die Gruppenarbeit

### 5.5 Ergebnisse

Im Folgenden werden die Diskussionsergebnisse aus den Gruppenarbeiten entsprechend der Leitfragen zusammengefasst.

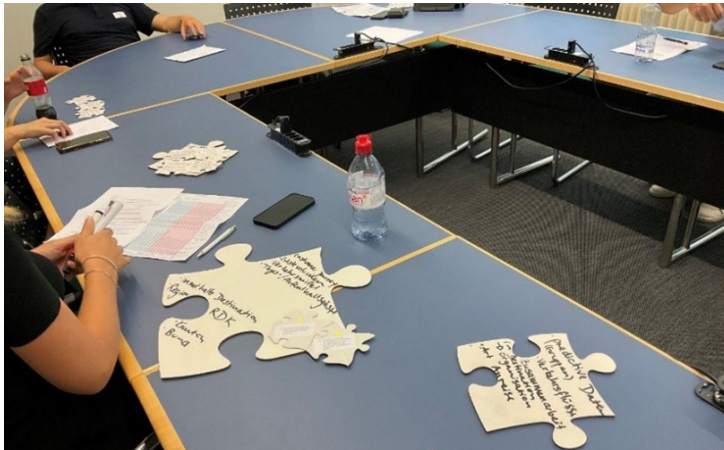


Abbildung 20: Gruppenarbeit

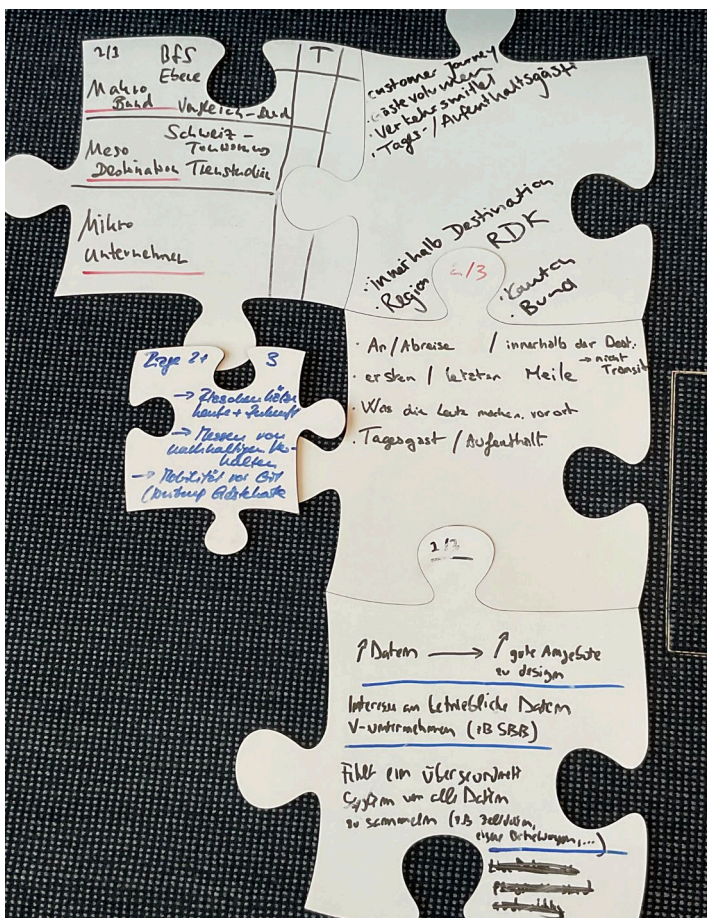


Abbildung 21: Puzzleteile aus den Gruppenarbeiten

**Mit welchen Daten wird in Ihrem Unternehmen gearbeitet, um die touristische Nachfrage und/oder deren Verkehrserzeugung zu quantifizieren?**

- Grundsätzlich variiert die Verfügbarkeit von Tourismusdaten je nach Art der Destination stark. Die Datengrundlage zur Quantifizierung der touristischen Nachfrage und auch der Verkehrserzeugung umfasst dabei eine Vielzahl an Datenquellen, darunter fallen lokale Daten, wie etwa der Verkauf von Eintrittskarten (*Skidata*) und die Statistiken aus den Hotelbuchungen (Kurtaxen). Im Weiteren stehen statistische Informationen des Bundes und von Schweiz Tourismus (ST) zur Verfügung.
- In einigen Kantonen findet eine erfolgreiche Koordination zwischen Verwaltung und touristischen Betrieben statt, wodurch Verhaltensdaten von Touristen/-innen gesammelt und aufbereitet werden können (vgl. Walliser Tourismus Observatorium). Insgesamt stellt die Zusammenarbeit zwischen touristischen Leistungsträgern/-innen und Dateneignern/-innen eine Herausforderung bezüglich Schnittstellen und Prozessierung der gesammelten Daten dar.
- Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Leistungsträgern/-innen in einer Destination ist wichtig, um Daten zu sammeln und zu nutzen, jedoch existieren Herausforderungen bei der Integration der Daten in einer Plattform, auf die unterschiedliche Nutzende zugreifen können. Eine zentrale Anlaufstelle für Datenpooling und -analyse wäre von Vorteil, um die vorhandenen Informationen effizient zu nutzen.
- Der Tourismus Monitor Schweiz (TMS) als Datengrundlage hat ein gutes wissenschaftliches Design, wird aber hauptsächlich als Marketinginstrument genutzt und kann nur bedingt das Verkehrsverhalten bezüglich Ziel- und Verkehrsmittelwahl abbilden.

**Zu welchen Arten des Tourismusverkehrs benötigen Sie Daten (z. B. Ab- und Anreise, Verkehr in der Destination, Transitverkehre usw.)? Wie detailliert müssen die Daten sein (z. B. Destination, Tourismusregion, Kanton, Bund usw.)?**

- Für die Erfassung des Tourismusverkehrs werden Daten für verschiedene Verkehrswege benötigt. Gemeint sind Daten für die An- und Abreise, den Verkehr in der Destination und auch die Transitverkehre.
- Der Detaillierungsgrad der Daten ist entscheidend. Unterschiedliche Akteure/-innen benötigen sowohl Mikro-, Meso- und Makrodaten, damit sind lokale Daten vor Ort zum Verhalten der Touristen/-innen, Unternehmensdaten als auch Bundesdaten gemeint.
- Je nach Bezugsart der Daten können unterschiedliche Vergleiche und Analysen durchgeführt werden. Diese reichen von *Benchmarks* zwischen den touristischen Leistungserbringern/-innen bis zu lokalen Nachfragewerten zu Attraktionen und Parkplätzen, um Engpässe und Schwankungen der Nachfrage zu identifizieren und zu steuern.
- Die Praktiker/-innen kennen meist ihren lokalen Markt und ihre Kunden/-innen. Sie benötigen allerdings übergeordnete Kennzahlen aus Sicht der Schweiz oder anderen Regionen, um das Geschäftsfeld in einen Gesamtzusammenhang zu stellen und sich mit anderen Anbietern/-innen zu vergleichen.
- Touristische Frequenzdaten liegen vielerorts vor (Eintritte, Ticketverkäufe). Es fehlen Daten zu den Personeneigenschaften, wie etwa Herkunft, soziökonomischer Status, demografische Angaben der Kunden/-innen, wie auch die Art des Verkehrsmittels für die An- und Abreise. Diese Informationen sind entscheidend für die Segmentierung der Kunden/-innen und auch für ein Verkehrsmonitoring.

- Aus Sicht der Branche sind sowohl der Tagestourismus als auch der Übernachtungstourismus integrale Bestandteile des Tourismusverkehrs in der Schweiz.
- Es besteht ein Bedarf an klareren Abgrenzungen zwischen Freizeit- und Tourismusverkehr.

***Welche Daten fehlen Ihnen aktuell und sind erforderlich, damit Sie gute Entscheidungen treffen können?***

- Die Branche hat nicht immer die Informationen, um die beiden Segmente «Schweizer Wohnbevölkerung» und «Touristen/-innen aus dem Ausland» zu unterscheiden. Oft werden Hilfsstatistiken verwendet, um die Anteile abzuschätzen.
- Kostenpflichtige Destinationsangebote haben weitgehend Zugriff auf benötigte Daten, wünschen sich jedoch Prognosedaten. Prognosedaten sollen es ermöglichen, das Verhalten der Touristen/-innen vorherzusagen, insbesondere hinsichtlich Anreise, Aufenthaltsdauer und Art des Aufenthalts (Tagestouristen/-innen vs. Übernachtungstouristen/-innen), um besser auf aktuelle Situationen reagieren zu können. Dies gilt insbesondere im Bereich der Mobilität vor Ort, wodurch eine bessere Touristenlenkung erzielt werden könnte.
- Kostenlose Destinationsangebote leiden oft unter «Informations- und Datenmangel», insbesondere bei der Planung öffentlicher Verkehrswege, da die Ticketverkäufe wichtige Indikatoren für die Aufkommensfrequenzen darstellen (Fahrtenmodelle).
- Es gibt Bedarf an weiteren Daten zum Konsumverhalten, um das nachhaltige Verhalten von Touristen/-innen vor Ort zu verstehen.
- Die Zusammenarbeit mit Mobilitätsanbietern/-innen und Telekommunikationsunternehmen könnte wertvolle Daten liefern, um das Reiseverhalten und die Präferenzen der Touristen/-innen besser zu verstehen. Allerdings dominieren aktuell mehr die Diskussionen zu den Grenzen als zu den Möglichkeiten solcher Ansätze und neuer Möglichkeiten.
- Die Genauigkeit der Daten hängt von Sekundärstatistiken und Annahmen ab. Eine bessere Quantifizierung des Tourismusverkehrs aus Sicht der Touristen/-innen aus dem Ausland erfordert jedoch Primärstatistiken. Es besteht die Einschätzung, dass es Primärstatistiken in Destinationen benötigt, um die Datenlücken zu füllen. Konkret benötigt es Befragungen in den Destinationen zum Verkehrsverhalten der Tourist/-innen während ihres Aufenthalts.

## 5.6 Abgleich mit Projektdefinition

Anhand des letzten Programmpunktes wurde ein Abgleich zwischen der Projektdefinition und der Gruppenarbeit im Plenum gemacht.



**Abbildung 22:** Abgleich der Ergebnisse im Plenum

Zuvor erfolgte ein Fachinput mit dem Thema «*Definitionen und Messarten des Tourismusverkehrs in der Schweiz – ein Überblick*», der den Projektzwischenstand (Kapitel 4) zur Grundlage hatte. Es folgte eine moderierte Diskussion vor dem Hintergrund der folgenden drei Leitfragen:

1. Wo sind Unterschiede bezüglich der Definition zwischen Wissenschaft und Praxis zu finden?
2. Was müssen wir tun, um ein gemeinsames Verständnis für eine Definition des Tourismusverkehrs zu finden?
3. Wo liegen die Grenzen des «messtechnisch Machbaren»?

► Bezüglich **Frage 1** zeigte sich, dass im Workshop mehrheitlich über den Verkehr in den Destinationen, über den Zielverkehr der Touristen/-innen aus dem Ausland und auch über den Binnenverkehr der schweizerischen Touristen/-innen diskutiert wurde. Diese Unterscheidungen werden sowohl in Praxis als auch in der Wissenschaft vorgenommen. Bei der Tourismusbranche steht dagegen der Transitverkehr weniger stark im Zentrum des Interesses als in der Wissenschaft (eine Ausnahme bildet der Kanton Uri mit der Gotthard-Raststätte).

► Bezüglich **Frage 2** stand im Zentrum, dass sich fließende Übergänge zwischen den Segmenten Freizeit und Tourismusverkehr einstellen, insbesondere aufgrund der Selbsteinschätzungen der befragten Personen in Bezug auf das ungewohnte Umfeld. Denn die Kriterien

gewohnt oder ungewohnt sind je Person verschieden. Allgemeine Grenzwerte sind immer arbiträr und stellen eine mehr oder weniger begründbare Konvention dar. Die Branche zählt zudem sowohl die Freizeit- als auch die Geschäftsreisenden zu den Touristen.

► Bezüglich **Frage 3** kann zusammengefasst werden, dass die Diskussionen im Workshop gezeigt haben, dass Mengengerüste immer nur so gut sind wie die dafür verwendeten Sekundärstatistiken und Annahmen. Um den Tourismusverkehr aus Sicht der Touristen/-innen aus dem Ausland zu berechnen, benötigt es Primärstatistiken, wie Befragungen anhand eines Stichprobendesigns analog zum *Tourismus Monitor Schweiz* (TMS). So könnte das Verkehrsverhalten besser erfasst werden. Allerdings bedingt dies ein aufwändiges Forschungsdesign bezüglich der Rekrutierung der Tourist/-innen aus dem Ausland, die in der Schweiz ihre Ferien verbringen.

## 5.7 Integration der Ergebnisse aus dem Praxisdialog

Anhand des Dialogs mit der Praxis wurde deutlich, welche Bedürfnisse an eine Statistik zum Tourismusverkehr gestellt werden. Die zusammenfassenden Überlegungen aus Kapitel 5.6 aus dem Praxisdialog wurden bei der Definition und den anschliessenden Berechnungen wie in Tabelle 6 dargestellt berücksichtigt.

Bedürfnisse aus der Praxis	Integration in das Projekt
<p>► <b>Eine Statistik zum Tourismusverkehr sollte hochgradig differenzierbar sein.</b> Der Tages- als auch der Übernachtungstourismus, die Freizeit- als auch die Geschäftsreisen sind Segmente des Tourismusverkehrs und sollten in das Gesamt einfließen und separat ausweisbar sein.</p>	<p>► Dieser Wunsch wird berücksichtigt, indem ein Gesamtwert für die Schweiz ausgewiesen wird, der in die genannten Segmente unterteilt werden kann.</p>
<p>► <b>Eine klare Abgrenzung zwischen Freizeit- und Tourismusverkehr in der Verkehrsstatistik ist seitens der Branche erwünscht.</b></p>	<p>► Dieser Wunsch wird in der Definition aufgegriffen, indem der alltägliche Freizeitverkehr vom nicht-alltäglichen Freizeitverkehr unterschieden wird. Diese Unterscheidung erfolgt in der Operationalisierung in Form der Selbsteinschätzung der befragten Personen und den Grenzwerten.</p>
<p>► <b>Eine Statistik zum Tourismusverkehr sollte zudem auf der Mikro-, Meso- und Makroebene differenzierbar sein.</b> Diese Differenzierung dient der Branche für Vergleichszwecke auf der Ebene Bund, Unternehmen und regionaler Kontexte (Städte, Handlungsregionen).</p>	<p>► Diesem Wunsch kann nur bedingt nachgekommen werden, da im Projektkontext Bundesdaten vorhanden sind, deren räumliche Differenzierbarkeit Grenzen gesetzt sind. Der Branche wird die Gelegenheit gegeben, ihre eigenen Unternehmens- und Destinationsdaten mit den hier erstellen Kennzahlen gegenüberzustellen und diese zu vergleichen.</p>
<p>► <b>Der «Transitverkehr» wird von der Branche nicht als «vorrangig» angesehen.</b> Er ist als Teilsegment für eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung des Tourismusverkehrs zentral.</p>	<p>► Auf Bundesebene ist der Transitverkehr ein wichtiger Bestandteil des Tourismusverkehrs und wird in diesem Ansatz separat ausgewiesen.</p>
<p>► <b>Es ist bekannt und allgemein anerkannt, dass die Definition zum Tourismusverkehr aus Sicht der Reisenden sehr subjektiv ist.</b> Definitionen müssen anhand von geeigneten Grenzwerten oder Fragen operationalisiert werden, die gemeinsam</p>	<p>► Diesem Wunsch kann bereits durch die Definition zum Tourismusverkehr des BFS Rechnung getragen werden. Das BFS orientiert sich wiederum an der UNWTO. Die hier in diesem Bericht vorgestellte Definition wiederum an BFS und UNWTO.</p>

<p>als Konventionen festgelegt werden (BFS, UNWTO, Branche, Wissenschaft).</p>	
<p>▶ <b>Es bedarf eine Kontinuität der Zeitreihe zum Tourismusverkehr, um Veränderungen aufzuzeigen.</b></p>	<p>▶ Diesem Wunsch wird entgegengekommen, da im Rahmen des Projekts eine Empfehlung für die Aktualisierung anhand von zukünftigen Datenständen erfolgt. So kann eine Zeitreihe erstellt werden.</p>
<p>▶ <b>Es ist der Branche bewusst, dass die Methode zur Definition und Berechnung des Tourismusverkehrs die Ergebnisse beeinflusst.</b></p>	<p>▶ Aus diesem Grund wird die Berechnungsmethode dokumentiert und in diesem Bericht detailliert beschrieben.</p>
<p>▶ <b>Da in lokalen Tourismusregionen das Aufkommen und der Verkehr von «Schweizer Wohnbevölkerung» und «Touristen/-innen aus dem Ausland» nicht immer augenscheinlich ist, sollten nationale Statistiken zum Tourismusverkehr diese Unterscheidungen als «Referenzwert» aufzeigen können.</b></p>	<p>▶ Diese Differenzierung wird vorgenommen.</p>
<p>▶ <b>Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass die grössten Unschärfen und Datenlücken beim Verkehr vor Ort in den Destinationen vorzufinden sind.</b> Auch wenn man diesen Verkehr aus Sicht der Schweiz mit Annahmen abschätzen kann, benötigt es Primärstatistiken in Destinationen zum Tourismusverkehr. Geeignete Auswahlverfahren für die Personen, die an solchen Befragungen teilnehmen sind hierfür zwingend (probabilistische Stichprobe anstatt willkürlicher Auswahl).</p>	<p>▶ Diese Forschungslücke wird in dieser Arbeit explizit aufgezeigt. Es wird empfohlen, diese empirische Lücke anhand zukünftiger Studien zu schliessen.</p>

**Tabelle 6:** Bedürfnisse der Praxis und Projektintegration

## 6 Datenlandschaft zum Tourismus

Nach Festlegung der Definitionen und der Operationalisierung folgt eine Aufbereitung der Datenlandschaft zum Tourismusverkehr aus Sicht des Inlandkonzepts für die Schweiz. Diese bildet die Grundlage der Sekundärstatistik zur Berechnung des Tourismusverkehrs in der Schweiz. Es werden nachfolgend Datenquellen in Tabellenform vorgestellt, die auf Bundesebene durch Datenverträge frei zugänglich sind. Ebenso werden kostenpflichtige Sekundärquellen sowie Frequenzzählungen von touristischen Leistungserbringern/-innen vorgestellt. Es wird zwischen Datenquellen unterschieden, die Informationen zum Verkehrsverhalten beinhalten (Kapitel 6.1), und solchen, die lediglich Auskünfte zum Tourismusaufkommen erteilen (Kapitel 6.2). In Kapitel 7 werden die Datenquellen vorgestellt, die Einzug in die Mengengerüste dieser Arbeit fanden (Abbildung 23).

### 6.1 Datenquellen mit Informationen zum Verkehrsverhalten

#### 6.1.1 Alpen- und grenzquerender Personenverkehr (A+GQPV)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Die Erhebung zum « <b>Alpen- und grenzquerenden Personenverkehr (A+GQPV)</b> » dient dazu, die Personenverkehrsströme über die Schweizer Grenzen und Alpen auf Strasse und Schiene zu erfassen. Befragt werden rund 100'000 Personen, wobei die Interviews direkt an den Grenz- bzw. Alpenübergängen stattfinden. Die Auswahl der Erhebungstage geschieht nach dem Zufallsprinzip über das ganze Jahr. Im Rahmen der Interviews werden folgende Informationen erfasst: Woher (Quelle), wohin (Ziel) und warum (Fahrtzweck) sind die Reisenden unterwegs? Welche Fahrzeuge (Typ, Treibstoffart) werden im Strassenverkehr genutzt und in welchem Land sind sie immatrikuliert? Welche Wagenklasse (1./2.) und welche Verkehrsfunktion (Regional-/Fernverkehr) wird im Schienenverkehr genutzt? Mit den erfassten Daten kann unter anderem berechnet werden, wie gross die Verkehrsleistung ist, die von Personen mit Wohnsitz im Ausland in der Schweiz für die An- und Abreise erbracht wird.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS)
<b>Verkehrsarten</b>	Transit- und Zielverkehr für Personen aus dem Ausland, die auf dem Landweg einreisen
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Personen, die die Schweizer Grenze oder die Alpen im Erhebungsjahr überqueren. Zufallsstichprobe an 140 Befragungsstandorten (Übergänge). Repräsentativ für das ganze Erhebungsjahr. Die Hochrechnungsmethodik (Gewichtung im Datensatz) basiert auf automatisierten Strassenverkehrszählungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV), der Kantone und auf Daten der Schienenverkehrsbetreibenden.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Grossregionen der Schweiz, die Grenz- und Alpenübergänge sind separat auswertbar. Tourismusregionen gemäss Zielinformationen. Datumsangaben für saisonale Auswertungen sind beinhaltet.
<b>Aktualisierung</b>	Alle fünf Jahre; aktuelle Daten: 2021
<b>Einschränkungen</b>	Die Verteilung der Reisedistanzen beruht auf Sekundärdaten. Keine Angaben zum Verkehrsverhalten in der Destination.

**Tabelle 7:** Alpen- und grenzquerender Personenverkehr (A+GQPV)



### 6.1.2 Stichtagsmobilität des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Die Erhebung zum « <b>Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)</b> » dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle fünf Jahre durchgeführt und gehört zum System der Volkszählung. Es werden jeweils rund 55'000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr liefert unter anderem Antworten auf folgende Fragen: Welche Distanzen legen die Bewohner/-innen der Schweiz täglich zurück? Welche Verkehrsmittel verwenden sie dabei? Aus welchen Gründen ist die Bevölkerung unterwegs? Die Resultate der Erhebung ermöglichen unter anderem gezielte und faktenbasierte Entscheide in den Bereichen Verkehrspolitik und Raumplanung.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Quellverkehre der Schweizer Wohnbevölkerung
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Ständige Wohnbevölkerung der Schweiz, ab sechs Jahren. Zufallsstichprobe aus dem Stichprobenregister des BFS von 55'000 Personen (2021). Geschichtete Zufallsstichprobe differenziert nach Alter, Geschlecht, Sprachregionen und räumliche Gliederung der Schweiz.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Analyse nach Saison und Tourismusregionen möglich (aufgrund der Geokodierung)
<b>Aktualisierung</b>	Alle fünf Jahre; aktuelle Daten: 2021
<b>Einschränkungen</b>	Abgrenzung zwischen dem alltäglichen (Freizeit-)Verkehr und den nicht-alltäglichen touristischen Tagesreisen am Stichtag nicht vordefiniert. Diese Unterscheidung ist im Rahmen des Projekts festzulegen.

**Tabelle 8:** Stichtagsmobilität des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

### 6.1.3 Module Tages- und Übernachtungsreisen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Es handelt sich hierbei um zwei <b>Module</b> des <b>MZMV</b> . Beschreibung des Verhaltens der Schweizer Bevölkerung bezüglich Tagesreisen und Übernachtungsreisen.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung ARE
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Quellverkehre der Schweizer Wohnbevölkerung
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Ständige Wohnbevölkerung der Schweiz, ab sechs Jahren 30 Prozent der Stichprobe des MZMV für jedes Modul. Dies entspricht etwa 17 000 Zielpersonen, die je Modul befragt wurden.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Anzahl Reisen, Dauer, Distanzen, Zwecke, Verkehrsmittel, Tourismusregionen, Saison
<b>Aktualisierung</b>	Alle fünf Jahre; aktuelle Daten: 2021
<b>Einschränkungen</b>	Die Fragen des MZMV zu den Tagesreisen und Übernachtungen verlangen den befragten Personen Schätzungen ab, die sowohl den Hin- und Rückweg in der Schweiz als auch der Anteil der Distanz vor Ort betreffen. Es gib so Unsicherheiten bezogen auf die Verteilung der Reiseweite, die aber nachträglich plausibilisiert werden.

**Tabelle 9:** Module Tages- und Übernachtungsreisen des MZMV

### 6.1.4 Tourismus Monitor Schweiz (TMS)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Der <b>Tourismus Monitor Schweiz (TMS)</b> ist die grösste nationale Touristenbefragung. Sie wird von Schweiz Tourismus (ST) für die Schweizer Tourismusbranche durchgeführt und konzentriert sich auf den Übernachtungstourismus im Freizeitbereich. Die Erhebung deckt eine grosse Breite an Themen ab: Touristenbedürfnisse, Destinationsimage, touristische Stärken und Schwächen, Touristenzufriedenheit sowie Verkehrsmittelwahl für die An- und Abreise. Rund 20'000 Personen werden befragt. Touristen/-innen werden in rund 180 Destinationen angesprochen, ihre E-Mail-Adressen gesammelt, für eine (incentivierte) Online-Befragung nach der Rückreise.
<b>Dateneigner</b>	Schweiz Tourismus
<b>Verkehrsarten</b>	Quell-, Ziel-, Binnen- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Aus Repräsentativitätsgründen werden dabei schweizweit in rund 180 Destinationen rund 20'000 Übernachtungstouristen/-innen aus über 130 Herkunftsmärkten befragt. Die Befragung beinhaltet in der Schweiz und im Ausland wohnhafte Touristen/-innen, die in der Schweiz für Freizeit Zwecke übernachten. Der Stichprobenplan erfolgt nach den Anteilen des Logiernächtevolumens.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Schweiz, Tourismusregionen, Saison, Touristen/-innen aus der Schweiz und aus dem Ausland
<b>Aktualisierung</b>	Alle drei Jahre, Schweiz Tourismus führt aktuell für den Zeitraum November 2022 bis Oktober 2023 den TMS 2023 durch.
<b>Einschränkungen</b>	Besuche von Freunden/-innen und Verwandten ausserhalb einer der 180 Destinationen werden von der Stichprobe nicht erfasst. Die Stichprobe wurde nach der Beherbergungsstatistik gerechnet, mit einer Herausrechnung der Geschäftsreisen. Die Herausrechnungsmethodik basiert auf Daten von HotellerieSuisse. Nur wenig Angaben zum Verkehrsverhalten. Unklar, ob die Auswahl der befragten Personen einer Zufallsstichprobe entspricht. Die Grundgesamtheit ist wegen der fehlenden Daten zum Übernachtungsvolumen ausserhalb von Hotels nicht bekannt.

**Tabelle 10:** Tourismus Monitor Schweiz (TMS)

### 6.1.5 Intervista *Footprints*-Panel

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Erfassung des Mobilitätsverhaltens einer Stichprobe der Schweizer Bevölkerung durch Geotracking mit einer Smartphone-App und regelmässigen zusätzlichen Erhebungen. Das <b>Intervista Footprints-Panel</b> umfasst 3'000 Personen, die die Forschungs-App <i>Footprints Research</i> auf ihren Smartphones installiert haben. Die App zeichnet kontinuierlich die Aufenthaltsorte auf. Dazu werden Technologien wie Triangulierung von Wifi- und Mobilfunknetzen, <i>Geofencing</i> und <i>Beacons</i> verwendet. Durch eine geschichtete Rekrutierung ist das Panel nach eigenen Angaben aussagekräftig für die Schweizer Bevölkerung. Die Teilnehmenden geben vorab ihre Zustimmung, dass ihre Daten für Forschungszwecke verwendet werden dürfen und erhalten eine monatliche Teilnahmeprämie. Durch die App werden nicht nur Daten gemessen, sondern die Panellisten können zusätzlich direkt über das Smartphone befragt werden. Die Befragungsdaten und die Messdaten lassen sich bei der Datenaufbereitung beliebig kombiniert analysieren.
<b>Dateneigner</b>	Intervista
<b>Verkehrsarten</b>	Binnenverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Es erfolgt eine «geschichtete Rekrutierung» nach Alters- und Geschlechtskriterien der Schweizer Wohnbevölkerung. Rund 3'000 Teilnehmende umfasst das Panel. Zudem gibt es Selbstselektionseffekte aufgrund von Personen, die gewillt sind, an einem Panel über einen längeren Zeitraum teilzunehmen (Incentivierung, generelles Interesse). Die 3'000 Teilnehmenden müssen über die Zeitdauer nicht dieselben sein. Es gibt kontinuierliche Wechsel der Teilnehmenden. Das Mobilitätsverhalten wird durch Smartphones erfasst. Erste Vergleichsstudien zeigen Abweichungen zum für die Schweizer Wohnbevölkerung repräsentativen Mobilitätsverhalten, das aus dem MZMV ermittelbar ist. Die automatisierte Verkehrsmittelerkennung in der App ist teilweise fehlerhaft.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Analyse lokaler Hotspots möglich anhand der Definition eines Rayons
<b>Aktualisierung</b>	Laufend
<b>Einschränkungen</b>	Keine Daten zu Touristen/-innen aus dem Ausland Kostenpflichtige Daten Touristen/-innen müssen mit Grenzwerten identifiziert werden.

**Tabelle 11:** Intervista *Footprints*-Panel

## 6.2 Datenquellen ohne Informationen zum Verkehrsverhalten (Frequenzdaten)

### 6.2.1 Reiseverhalten der Schweiz (RV) als Teil der Haushaltsbudget-Erhebung (HABE)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Die Erhebung zum <b>Reiseverhalten der Schweiz (RV)</b> im Rahmen der <b>Haushaltsbudget-Erhebung (HABE)</b> hat zum Ziel, die Haushaltsbudgets der Schweizer Wohnbevölkerung detailliert zu erfassen. Die Erhebung RV erfolgt seit 2008 jährlich. Personen wurden nach einem Zufallsverfahren aus dem Stichprobenregister des BFS ausgewählt.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS)
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Quellverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Repräsentativität für die Schweizer Bevölkerung ab sechs Jahren ab dem Jahr 2012 (vorher ab 15 Jahren). Stichprobengrösse ca. 3'000 Einzelpersonen
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Nach Wohnort der befragten Personen, Saison, Reisezielen in In- und Ausland, Hauptverkehrsmittel
<b>Aktualisierung</b>	Jährlich
<b>Einschränkungen</b>	Beschränkte räumliche Differenzierbarkeit der Daten aufgrund der Stichprobengrösse.

**Tabelle 12:** Reiseverhalten der Schweiz (RV) der Haushaltsbudget-Erhebung (HABE)

### 6.2.2 Beherbergungsstatistik (HESTA) und Parahotellerieestatistik (PASTA)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Die <b>Beherbergungsstatistik (HESTA)</b> wird landesweit bei 6'000 Hotels, Kurbetrieben und Campingplätzen realisiert. Ihr Ziel besteht darin, Daten über Anzahl Betriebe, Zimmer und Betten sowie über Ankünfte und Logiernächte nach Touristenherkunftsland zu sammeln. Die <b>Parahotellerieestatistik (PASTA)</b> erhebt das Angebot und die Nachfrage von kommerziell bewirtschafteten Ferienwohnungen und Kollektivunterkünften.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS)
<b>Verkehrsarten</b>	Quell- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit Repräsentativität</b>	HESTA: Betriebs- und Unternehmensregister (BUR) PASTA: PASTA-Register (PASTAREG); Quelle: Gemeinden, Tourismusbüros und Reservationsplattformen. Alle Hotels, Kurbetriebe und Campingplätze sowie eine repräsentative Stichprobe der Ferienwohnungen und kollektiven Unterkünften werden befragt.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	HESTA: Kantone, 100 Gemeinden, Tourismusregionen, Herkunftsländer, Saison PASTA: Grossregionen, Tourismusregionen der Schweiz, Herkunftsländer, Saison
<b>Aktualisierung</b>	HESTA: monatlich; nach einem Unterbruch im Jahr 2004 wurde die HESTA 2005 wieder eingeführt. Die monatlichen Zahlen sind jeweils 25 Arbeitstage nach dem Ende des Referenzmonats verfügbar. PASTA: vierteljährlich Die monatlichen Frequenzzahlen können auf ein Jahr aufsummiert werden.
<b>Einschränkungen</b>	Anzahl Ankünfte ist nicht mit der Anzahl Touristen/-innen gleichzusetzen, da insbesondere Rundreisende mehrere Ankünfte in der Hotellerie generieren. Angaben zu Verkehrsmittelwahl und Reisedistanzen werden in HESTA und PASTA nicht berücksichtigt. Reiseaktivitäten zu hauptsächlich privat genutzten Ferien- und Zweitwohnungen werden in den Beherbergungs- und Logiernächtestatistiken nicht abgebildet, da nur kommerziell bewirtschaftete Ferienwohnungen in PASTA enthalten sind.

**Tabelle 13:** Beherbergungsstatistik (HESTA) und Parahotellerieestatistik (PASTA)

### 6.2.3 Kurzzeitvermietungsplattformen: *Eurostat Experimental Statistics*

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Im Jahr 2020 hat die Europäische Kommission mit vier <b>Buchungsplattformen</b> ( <i>Airbnb, Booking.com, Expedia Group</i> und <i>Tripadvisor</i> ) eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung von Daten getroffen. Dies ermöglicht es dem statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat), Daten über Kurzzeitunterkünfte zu veröffentlichen, die über diese vier Plattformen angeboten werden. Das Bundesamt für Statistik stellt diese zur Verfügung.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS), Eurostat
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Wohnungen, die durch die vier grössten Plattformen ( <i>Airbnb, Booking.com, Expedia, TripAdvisor</i> ) vermietet wurden.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	NUTS 3, Grossstädte, <i>Local Administrative Units</i> (LAUs)
<b>Aktualisierung</b>	zweimal pro Jahr
<b>Einschränkungen</b>	Doppelzählungen zwischen Plattformen (eine Wohnung kann auf mehreren Plattformen vermietet werden)

**Tabelle 14:** Eurostat Experimental Statistics über Kurzzeitvermietungsplattformen

#### 6.2.4 Statistik zum Linien- und Charterverkehr des Bundesamts für Statistik (BFS) und der Flughäfen

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Als <b>Linienverkehr</b> werden regelmässige (gewerbliche) Flugverbindungen für Passagiere/-innen, Luftfracht und Luftpost bezeichnet. Beim <b>Charterverkehr</b> handelt es sich um gelegentliche Flugverbindungen, bei denen Reiseveranstalter/-innen bei einer Fluggesellschaft bestimmte Flüge kaufen. Der Linien- und Charterverkehr bildet, bezogen auf das Passagieraufkommen und die transportierte Frachtmenge, das mit Abstand wichtigste Segment der Zivilluftfahrt. Er wird aus diesem Grund statistisch besonders genau und zeitnah beobachtet.
<b>Dateneigner</b>	Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
<b>Verkehrsarten</b>	Quell- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Ziviler Luftverkehr auf Schweizer Flughäfen
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Schweizer Flughäfen, Monate (Gesamtzahlen)
<b>Aktualisierung</b>	Die wichtigsten Kennzahlen zum Linien- und Charterverkehr werden quartalsweise publiziert. Alle weiteren Daten werden jährlich publiziert.
<b>Einschränkungen</b>	Keine Information über den Wohnort der Passagiere/-innen. Keine Information über das Quellland der ankommenden Passagiere/-innen.

**Tabelle 15:** Linien- und Charterverkehr des Bundesamts für Statistik (BFS)

6.2.5 *Eurostat*: Reisen von in der EU/EFTA ansässigen Personen

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Aggregierte Statistiken über die «touristische Nachfrage» der <b>EU-Mitgliedstaaten/EFTA-Staaten</b> . Monatliche Daten zur Tourismusbranche wie Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben, Ankünfte in Beherbergungsbetrieben, Nettobelegungsraten der Schlafgelegenheiten und Zimmer in Hotels und ähnlichen Beherbergungsbetrieben, die Kapazität von Beherbergungsbetrieben sowie die Beschäftigung im Gastgewerbe/Beherbergungsbereich. Jährliche Daten zu Urlaubsreisen von in der EU ansässigen Personen wie die Anzahl der Touristen/-innen nach Reisedauer, Reiseziel und soziodemografischen Merkmalen der Reisenden sowie die Anzahl der Reisen und Übernachtungen nach Zweck, Dauer, Reiseziel, Monat der Abreise, Verkehrsmittel, Art der Unterkunft und soziodemografischen Merkmalen der Reisenden. Dazu: Ausgaben auf Reisen nach Ausgabenkategorie, Merkmale der Reise und soziodemografischen Merkmalen der Reisenden.
<b>Dateneigner</b>	Eurostat/Europäische Kommission
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	EU/EFTA-Wohnbevölkerung, ab 15 Jahren
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Länder (Destinationen)
<b>Aktualisierung</b>	Monatliche und jährliche Daten zur Tourismusbranche. Jährliche Daten zu Urlaubsreisen von in der EU ansässigen Personen.
<b>Einschränkungen</b>	Auslands- und Inlandsnachfrage werden nicht unterschieden. Reisedistanzen werden nicht erhoben. Probleme bei der Vergleichbarkeit aufgrund der unterschiedlichen Methodik der nationalen Erhebungen.

**Tabelle 16:** Eurostat - Reisen von in der EU/EFTA ansässigen Personen



### 6.2.6 Statistiken ausländischer Ämter zum Reiseverhalten der Bevölkerung (Frankreich)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Statistiken zum Reiseverhalten der Bevölkerung nach Regulierung Eurostat 692/2011 für die Wohnbevölkerung Frankreich « <b>Suivi de la Demande Touristique</b> » (SDT). Die Erfassung der touristischen Nachfrage ermöglicht es, die Anzahl der Übernachtungen von Einwohnern/-innen in Frankreich in allen marktgängigen oder nicht-marktgängigen Unterkünften in Frankreich und im Ausland anhand ihrer Meldungen zu schätzen.
<b>Dateneigner</b>	Insee
<b>Verkehrsarten</b>	Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Wohnbevölkerung Frankreich Stichprobe von rund 22'000 Haushalten
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Länder (Destinationen)
<b>Aktualisierung</b>	Monatlich
<b>Einschränkungen</b>	Daten ab 2017 sind nicht öffentlich verfügbar. Sie sind jedoch auf Anfrage bei Insee erhältlich.

**Tabelle 17:** Statistik Frankreich zum Reiseverhalten der Bevölkerung

### 6.2.7 Statistiken ausländischer Ämter zum Reiseverhalten der Bevölkerung (Italien)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Statistiken zum Reiseverhalten der Bevölkerung nach Regulierung Eurostat 692/2011 für die Wohnbevölkerung von Italien « <b>Indagine CAPI Viaggi e Vacanze</b> ». Um Informationen über das Reiseverhalten der italienischen Bevölkerung zu sammeln, wurde das Thema «Reisen und Urlaub» in die Abschlussbefragung der Erhebung über die Haushaltsausgaben 2014 aufgenommen. Zuvor wurden diese Daten von 1997 bis 2013 in der vierteljährlichen Erhebung «Reisen, Urlaub und tägliches Leben» erfasst. Die Erhebung «Reisen und Urlaub» konzentriert sich auf die Anzahl und Eigenschaften von Urlaubs- und Geschäftsreisen sowohl innerhalb Italiens als auch ins Ausland. Hierbei werden auch die Ausgaben der Haushalte für Reisen, die Gründe für Nichtreisen und Tagesausflüge untersucht. Die bereitgestellten Schätzungen sind international vergleichbar und ermöglichen eine Analyse der Entwicklung des individuellen Tourismusverhaltens.
<b>Dateneigner</b>	Istat
<b>Verkehrsarten</b>	Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Wohnbevölkerung Italien Stichprobe von rund 28'000 Haushalten
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Länder (Destinationen)
<b>Aktualisierung</b>	Jährlich
<b>Einschränkungen</b>	Keine Daten über Tagesreisen

**Tabelle 18:** Statistik Italien zum Reiseverhalten der Bevölkerung

### 6.2.8 Statistiken ausländischer Ämter zum Reiseverhalten der Bevölkerung (Deutschland)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Statistiken zum Reiseverhalten der Bevölkerung nach Regulierung Eurostat 692/2011 für die Wohnbevölkerung von Deutschland « <b>Statistik über die touristische Nachfrage (Reiseverhalten)</b> ». Seit dem Jahr 2012 erhebt das Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Infas) im Auftrag des Statistischen Bundesamtes per Telefoninterviews Daten zum Reiseverhalten der deutschen Bevölkerung. Damit werden gesetzliche Datenlieferverpflichtungen gegenüber der Europäischen Union erfüllt, die bereits seit dem Jahr 1996 bestehen.
<b>Dateneigner</b>	Statistisches Bundesamt
<b>Verkehrsarten</b>	Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	In Deutschland ansässige Bevölkerung, im Alter von 15 und mehr Jahren, Stichprobe von 10'000 Personen
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Länder (Destinationen)
<b>Aktualisierung</b>	Jährlich
<b>Einschränkungen</b>	Keine Daten über den Anteil Geschäft- und Freizeittourismus Keine Daten über Tagesreisen

**Tabelle 19:** Statistik Deutschland zum Reiseverhalten der Bevölkerung

### 6.2.9 Statistiken ausländischer Ämter zum Reiseverhalten der Bevölkerung (Österreich)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Statistiken zum Reiseverhalten der Bevölkerung nach Regulierung Eurostat 692/2011 für die Wohnbevölkerung von Österreich « <b>Erhebung zum Reiseverhalten der österreichischen Wohnbevölkerung</b> ». Die Erhebung zum Reiseverhalten der österreichischen Wohnbevölkerung erfasst die Anzahl und das Profil (z. B. Reisezweck, Verkehrsmittelwahl, Reisedestination, Ausgaben) der durchgeführten Reisen in Österreich und im Ausland innerhalb eines Quartals. Erhoben wird auch das soziodemographische Profil der Reisenden (z. B. Geschlecht, Alter) und auch der Nichtreisenden. Dazu werden in etwa 3'500 Personen pro Quartal per Telefon oder online befragt.
<b>Dateneigner</b>	Statistik Austria
<b>Verkehrsarten</b>	Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Wohnbevölkerung Österreich Stichprobe von rund 3'500 Personen pro Quartal
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Länder (Destinationen)
<b>Aktualisierung</b>	Vierteljährlich
<b>Einschränkungen</b>	Keine Daten über Tagesreisen

**Tabelle 20:** Statistik Österreich zum Reiseverhalten der Bevölkerung

### 6.2.10 Swisscom Mobility Insights

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	<b>Bewegungsdaten der Swisscom Mobiltelefon-Kunden (<i>Mobile Positioning Data</i>)</b> . <i>Mobility Insights</i> ist ein Online-Tool, auf dem Kunden/-innen anonymisierte Gruppenstatistiken über verschiedene Mobilitätsanalysen abrufen können. Die Analyse von aggregierten Mobilitätsdaten erlaubt ein besseres Verständnis des Mobilitätsverhaltens auf dem Gebiet der Schweiz und fördert damit datenbasierte Entscheidungen bei Fragestellungen, bei denen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung eine wichtige Rolle spielt (z. B. anonyme Verkehrsflussmessungen in Gemeinden).
<b>Dateneigner</b>	Swisscom
<b>Verkehrsarten</b>	Alle
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Alle Swisscom-SIM-Karten-Eigner/-innen: Rund 58 Prozent Marktanteile in der Schweiz. Touristen/-innen, die das Netz über Roaming verwenden.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	100m x 100m Quadranten und pro Stunde für die gesamte Schweiz, Ausländische SIM-Karten
<b>Aktualisierung</b>	Stündlich ist die höchste Stufe, Daten können für ein Referenzjahr zusammengefasst werden
<b>Einschränkungen</b>	Nur Swisscom-Kunden sind beinhaltet. Keine klar abgegrenzte Grundgesamtheit. Keine Informationen über Bewegungszwecke enthalten. Hoch aggregierte und kostenpflichtige Daten. Nur Touristen/-innen aus dem Ausland, die sich in der Schweiz bei Swisscom einwählen. Wie das Verhältnis der Einwahl ausländischer SIM-Karten in die verschiedenen Netze der Schweiz ist, ist unbekannt. Ab 15 Minuten «Stillstand des Signals» an einem Ort, beginnt neue Reise und ein neuer <i>data record</i> . Es sind keine Rückschlüsse auf Personen möglich. Grenzpendler/-innen fallen in die Daten.

**Tabelle 21:** Swisscom Mobility Insights

### 6.2.11 Zahlungskartendaten (*Mastercard Insights*)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Zahlungsdaten von <b>Mastercard-Inhaber/-innen</b> . Da inländische wie auch ausländische Touristen/-innen Mastercard nutzen und Mastercard den Quellmarkt der Nutzenden kennt, kann Mastercard hochrechnen, wie viele Touristen/-innen aus der Schweiz oder aus dem Ausland aus welchem Quellmarkt in einer Destination sind. Mastercard nutzt Zahlungsdaten um Auskünfte über die Profile, Anzahl, Herkunft usw. zu erstellen. Daten können zudem mit vergangenen Jahren verglichen werden.
<b>Dateneigner</b>	Mastercard
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Es werden nur Daten von Mastercard-Inhaber/innen erfasst. Der Marktanteil an den totalen Zahlungen von Mastercard in der Schweiz je nach Quellmarkt unterschiedlich.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Die Daten können auf einen Perimeter (150m x 150m), aber nicht auf einen <i>Point of Sale</i> bezogen werden (aus Datenschutzgründen).
<b>Aktualisierung</b>	Mastercard kann die Daten tagesaktuell aufbereiten (Unterteilung auf erste und zweite Tageshälfte für gewisse Daten möglich)
<b>Einschränkungen</b>	Mastercard kann die genutzten Verkehrsmittel nicht erfassen – ausser ein Transport-Ticket oder ein Mietauto wird mit Mastercard bezahlt. Nur wenn mit Mastercard bezahlt wird, kann ein zusätzlicher Punkt erfasst werden. Zur Berechnung der Mobilitätsströme sind Zahlungsdaten nur indirekt geeignet. Bei Gruppenreisen zahlt nicht jeder einzeln und Bewegungen innerhalb einer Destination sind nicht abzuleiten, da nicht an jedem besuchten Punkt eine Zahlung ausgelöst wird.

**Tabelle 22:** Zahlungskartendaten (*Mastercard Insights*)

### 6.2.12 Zahlungskartendaten (*Visa Destination Insights*)

<b>Kurzbeschreibung und Indikatoren</b>	Destinationsdaten über Ausgaben mit der <b>Visa-Zahlungskarte</b> . Daten zu den Ausgaben internationaler und inländischer Besucher/-innen verfügbar. Die detaillierte, massgeschneiderte Anwendung, die auf verifizierten VisaNet-Transaktionsdaten basiert, informiert über das aktuelle Reiseverhalten und die Trends am Reiseziel, sodass gezielte Geschäftsentscheidungen getroffen werden können.
<b>Dateneigner</b>	Visa
<b>Verkehrsarten</b>	Binnen- und Zielverkehr
<b>Grundgesamtheit/ Repräsentativität</b>	Visa-Kunden/-innen, die in einer gewissen Destination mit ihren Kreditkarten zahlen.
<b>Differenzierungsmöglichkeiten aus Sicht des Projekts</b>	Lokal
<b>Aktualisierung</b>	Täglich
<b>Einschränkungen</b>	Keine Sichtbarkeit der Extrapolationsmethoden, kein Einblick in die Definition einiger Variablen, nur Visa-Kunden/-innen. Das Land, in dem die Kreditkarte registriert ist, ist nicht zwingend das Wohnsitzland des/r Karteninhabers/in.

**Tabelle 23:** Zahlungskartendaten (Visa Destination Insights)

### 6.2.13 Touristische Bahnreisen, Seilbahnen und Schifffahrt (nicht abschliessend)

Es gibt in der Schweiz Bahnreisen, Seilbahnen und Schifffahrten, die mehrheitlich auf den Tourismus ausgerichtet sind. Diese Angebote erheben Frequenzzahlen zur Nachfrage. Es handelt sich hierbei um lokale Daten, die in der Regel nicht nach inländischen oder ausländischen Touristen/-innen unterscheiden.

Zudem gibt es eine Vielzahl an touristisch ausgerichteter Transportunternehmungen (TUs) in der Schweiz. Nachfragefrequenzen in Form von Passagierzahlen werden zwar erfasst, aufgrund der lokalen Kontexte und der fehlenden Differenzierbarkeit nach Herkunft der Reisenden, stellen diese keine geeignete Grundlage dar, um den Tourismusverkehr aus Sicht der Schweiz gesamthaft zu berechnen.

Tabelle 24 beinhaltet eine nicht-abschliessende Liste, die bekannte touristische Bahnreisen, Seilbahnen und Schifffahrtsgesellschaften alphabetisch geordnet vorstellt.

Name	Kurzbeschreibung und Indikatoren
Brienzer Rothorn Bahn	▶ Eine Schweizer Zahnradbahn, die zum Gipfel des Brienzer Rothorn führt.
CGN (Compagnie Générale de Navigation du Léman)	▶ Ein Schifffahrtsunternehmen, das den Genfersee (Lac Léman) in der Schweiz befährt.
Flixbus	▶ Ein europäisches Fernbusunternehmen, das Fernreisen in vielen Ländern Europas anbietet.
Glacier 3000	▶ Ein Gletscher in den Schweizer Alpen und ein beliebtes Touristenziel, das mit einem Zug erreicht werden kann.
Grand Tour of Switzerland SBB	▶ Ein touristisches Konzept der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), das Reisenden die Erkundung der Schweiz erleichtert
JungfrauBahnen	▶ Ein Unternehmen, das Bahn- und Seilbahnverbindungen in der Jungfrau-Region der Schweizer Alpen betreibt.
Matterhorn Gotthard Bahn	▶ Ein Transportunternehmen, das Eisenbahnverbindungen in den Alpen, einschliesslich des Matterhorns, bietet.
MOB (Montreux-Oberland Bernois)	▶ Eine Bahngesellschaft, die Verbindungen zwischen Montreux und dem Berner Oberland in der Schweiz betreibt.
Monte Generoso	▶ Ein Berg in der Schweiz, der mit einer Zahnradbahn erreichbar ist und einen Panoramablick auf die Region bietet.
MVR (Transports Montreux-Vevey Riviera)	▶ Ein Transportunternehmen, das Verbindungen zwischen Montreux und Vevey in der Schweiz anbietet.
Rhätische Bahn Rigi-Bahnen	▶ Eine Schmalspur-Eisenbahngesellschaft, die in Graubünden operiert. ▶ Ein Bahnunternehmen, das den Zugang zum Rigi-Massiv in der Zentralschweiz ermöglicht.
Schifffahrt Vierwaldstättersee (SGV AG)	▶ Ein Unternehmen, das Schifffahrten auf dem Vierwaldstättersee in der Zentralschweiz durchführt.
Seilbahnen Schweiz	▶ Eine Dachorganisation für Seilbahnunternehmen in der Schweiz. Gemessen werden «Skier-Days» (journée-skieur, Skifahrttag): Tagesbesuch einer Person zum Ski- oder Snowboardfahren (oder einem vergleichbaren Sport) in einem Skigebiet, unabhängig vom bezahlten Tarif (Skier-Days umfassen also alle Besuche mit Halbtages-, Tages-, Mehrtages- oder Saisonskipass und/oder Kinder-, Seniorentickets oder Freikarten).
STS AG (Swiss Travel System)	▶ Ein Unternehmen, das das Swiss Travel System verwaltet, ein Fahrausweis-System von Bahn-, Bus- und Schifffahrtsverbindungen in der Schweiz
Tell-Pass	▶ Ein Fahrausweis, der Touristen/-innen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Attraktionen in der Zentralschweiz bietet. Mit dem Tell-Pass hat man freie Fahrt mit Bahn, Bus, Schiff und zahlreichen Bergbahnen in der Zentralschweiz. Und dies während wahlweise zwei, drei, vier, fünf oder zehn aufeinanderfolgenden Tagen.
Titlis Bergbahnen	▶ Ein Unternehmen, das den Zugang zum Berg Titlis in der Zentralschweiz ermöglicht.
Vigezzina-Centovalli Bahn	▶ Eine Bahnstrecke, die von der Schweiz nach Italien führt und durch Täler und Dörfer verläuft.

**Tabelle 24:** Touristische Bahnreisen, Seilbahnen und Schifffahrt (nicht abschliessend)

### 6.3 Zwischenfazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es eine Vielzahl an Datenquellen zum touristischen Aufkommen und (Verkehrs-)Verhalten für die Schweiz gibt. Diese können folgendermassen bewertet werden:

- ▶ Insbesondere auf nationaler Ebene unterhält das Bundesamt für Statistik (BFS) unterschiedliche Tourismusstatistiken (Beherbergungsstatistik, unterschieden nach Hotel- und Parahotellerie), die die Ankünfte und Logiernächte nach Herkunft der Touristen/-innen differenziert ausweisen (monatlich, national, nach Grossregionen, Tourismusregionen, nach Kantonen und Gemeinden). Hinzu kommen Personenbefragungen der Schweizer Wohnbevölkerung, im Rahmen von MZMV, RV und HABE in Bezug auf Tages- und Übernachtungsreisen. Generell sind Informationen zu den Touristen/-innen aus dem Ausland auf der Grundlage von A+GQPV, HESTA und PASTA frei zugänglich. Ergänzend hinzu kommen die Statistik zum Linien- und Charterverkehr des BFS und der Flughäfen, die jedoch nur begrenzt differenzierbar sind, sowie den Statistiken zu den Europäischen Übernachtungsplattformen «Eurostat Experimental Statistics». Weitere Hinweise können den Statistiken ausländischer Ämter zum Reiseverhalten ihrer Bevölkerungen entnommen werden, die die Schweiz als Zielland erfasst haben. Weitere Grundlagen entstammen dem Tourismus Monitor Schweiz (TMS) von Schweiz Tourismus (ST) (ehem. Reisemarkt Schweiz).
- ▶ Ergänzende private, aber auch kostenpflichtige Daten stammen aus dem Intervista Footprint-Panel «Mobilität und Tourismus» und den «Swisscom Mobility-Insights Mobilfunkdaten».
- ▶ Indikativ sind zudem Daten von Kreditkartentransaktionen, von Ticketverkäufen für Verkehrsmittel und Sehenswürdigkeiten (Grand Tour Switzerland SBB, Tell-Pass usw.) sowie von Beförderungsverkäufen für Seilbahnen (auch an Touroperatoren).
- ▶ Auf der Basis geeigneter Sekundärstatistiken werden in Kapitel 7 Mengengerüste zum Tourismusverkehr in der Schweiz erstellt. Eine Sekundärstatistik wird in diesem Kontext verstanden als die Analyse von bereits vorliegendem Datenmaterial. Dieses kann ursprünglich für andere Zwecke als zur Quantifizierung des Tourismusverkehrs gesammelt worden sein. Die vorgestellten Datengrundlagen wurden dahingehend geprüft, ob sie für eine schweizweite Quantifizierung des Tourismusverkehrs einen Eckwert bereitstellen können.
- ▶ Daten die bereits im Vorfeld eine zu spezifische Grundgesamtheit aufweisen (Statistiken ausländischer Ämter), sich rein auf lokale Kontexte beziehen (touristische Bahnlinien) oder nur wenige Informationen zum Verkehrsverhalten beinhalten (Zahlungsdaten von Kreditkartenanbietern) können keine zusätzlichen Informationen für einen solchen Ansatz beitragen. Diese Informationen sind besser in den nationalen Erhebungen abgebildet (z. B. MZMV, A+GQPV, TMS).

## 7 Mengengerüst Tourismusverkehr

Aktuell sind in keinem verfügbaren Datensatz alle Informationen angelegt, die es für eine möglichst umfassende Berechnung des Tourismusverkehrs innerhalb der Landesgrenzen der Schweiz benötigt (vgl. Kapitel 6).

Darum sind repräsentative Angaben zu Teilsegmenten aus verschiedenen Sekundärstatistiken eine wichtige Voraussetzung für ein Mengengerüst, um den Tourismusverkehr zu quantifizieren.

Die nachfolgenden Berechnungen des Tourismusverkehrs basieren nicht auf eigenen empirischen Erhebungen, sondern gründen auf einer Analyse vorhandener empirischer Datengrundlagen, die in Kapitel 6 vorgestellt wurden.

Im nachfolgenden Kapitel 8 erfolgt eine Empfehlung für eine Variante. Hier werden Beispielauswertungen gezeigt und es erfolgt ein Vergleich mit anderen Statistiken, um die eigenen Berechnungen zu validieren.

### 7.1 Datensystem

Die Quantifizierungsansätze dieses Kapitels gründen auf einem Datensystem, das einige der in Kapitel 6 vorgestellten Datenquellen als Grundlage verwendet. Die Quantifizierungsansätze müssen aus der Grundlage von sich abgrenzbaren und sich ausschliessenden Teilsegmenten berechnet werden, die so ein Gesamtbild zum Tourismusverkehr in der Schweiz ergeben.

Die für die Quantifizierung des Tourismusverkehrs nötigen Daten entstammen in erster Linie periodischen Erhebungen des Bundes, der Wissenschaft und der Tourismusbranche. In diesem Kapitel werden Varianten vorgestellt, die auch kostenpflichtige Datenquellen von privaten Anbieter/-innen beinhalten können.

Kernelemente für die Berechnungen sind das Aufkommen (Anzahl Reisen von Touristen/-innen), die Verkehrsleistung (zurückgelegte Reisedistanzen) sowie die Anteile der Verkehrsmittelnutzung (Modalsplit). Anhand des leistungsbezogenen Modalsplits werden die Verkehrsleistungen je Segment nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln differenziert ausgewiesen. Dabei müssen Doppelzählungen ausgeschlossen werden. Es erfolgt zudem eine Differenzierung nach den hauptsächlichsten Mobilitätszwecken Freizeit, Geschäft und Einkauf.

Die Berechnungen erfolgen in einem ersten Schritt als Makrokennzahlen für die gesamte Schweiz. In den Varianten werden Differenzierungsmöglichkeiten nach Regionen und Saison aufgezeigt. Ebenfalls werden Lücken des Quantifizierungsansatzes benannt, die Datenqualität diskutiert und zentrale Annahmen zusammengefasst.

Abbildung 23 stellt das Datensystem dar.



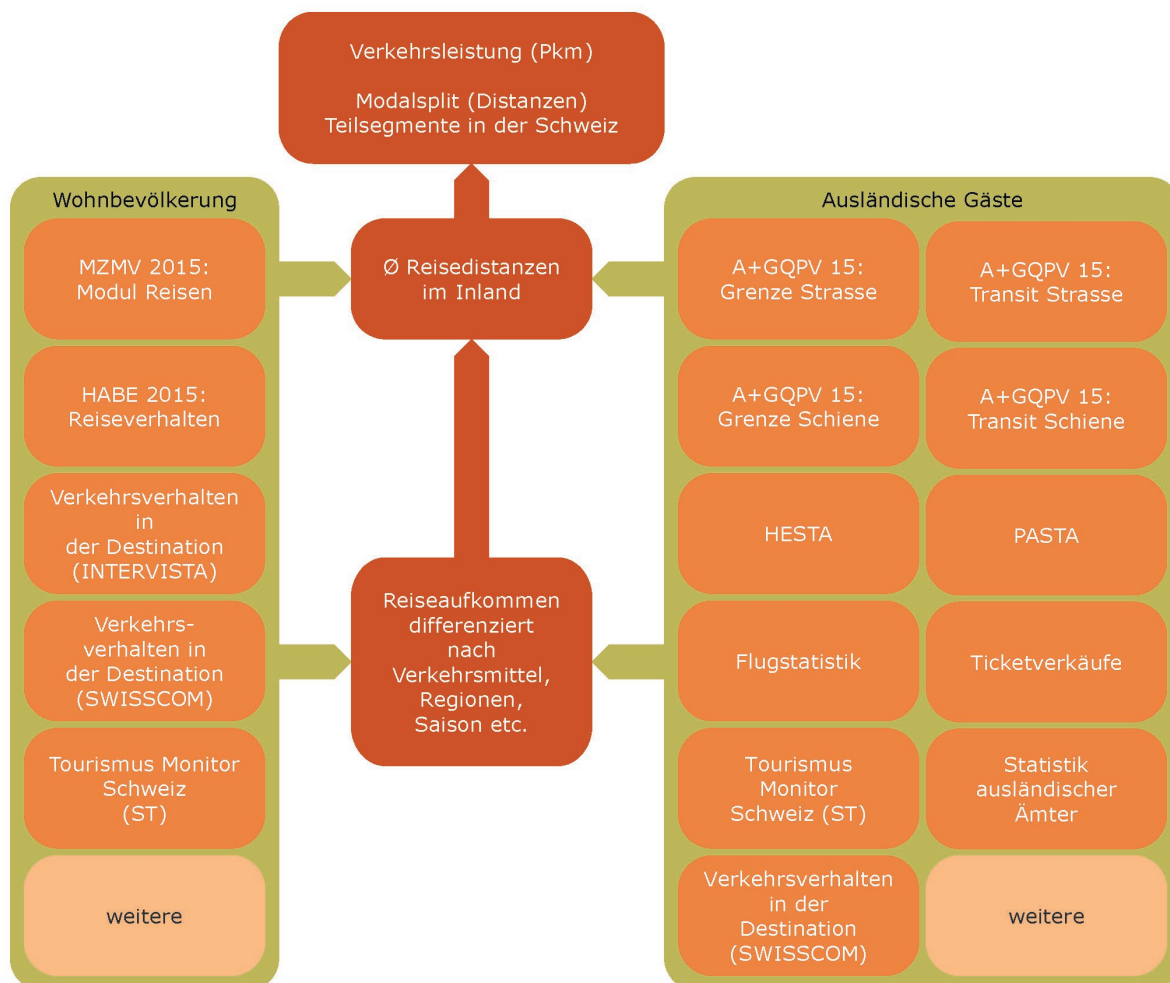


Abbildung 23: Datensystem (Eigene Darstellung)

## 7.2 Messgrößen

Im weiteren Verlauf der Berechnungen ist von den folgenden Messgrößen des Tourismusverkehrs die Rede:

- Die **Personenreisen** (auch Reisen) sind das Produkt aus der Anzahl Personen und deren Reisen innerhalb einer Zeiteinheit. Eine Reise einer Person pro Jahr zählt als eine Personenreise, wobei eine Person innerhalb eines Jahres mehrere Reiseereignisse erzeugen kann. Als Beispiel: Die Schweizerische Wohnbevölkerung (ab sechs Jahren) hatte im Jahr 2015 eine durchschnittliche Anzahl Übernachtungsreisen pro Jahr und Person von 2.9. Dies ergibt rund 22.5 Mio. Personenreisen im Jahr im Segment der Übernachtungsreisen.
- Die **Verkehrsleistung** ist das Produkt aus den Personenreisen und den dabei zurückgelegten Kilometern innerhalb einer Zeiteinheit. Sie wird in Personenkilometern (Pkm) gemessen. Als Beispiel: Legen 100 Personen jeweils 100 Kilometer für touristische Reisen zurück, so ergibt dies 10 000 Pkm.

- Das **Verkehrsaufkommen** ist die Häufigkeit der Durchführung von Reisen innerhalb einer Zeiteinheit. Das Aufkommen kann in Form von Etappen, Wegen oder Reisen/Ausgängen (siehe unten) abgebildet werden.

Die nachfolgenden Messgrößen beschreiben den unterschiedlichen Detaillierungsgrad bezüglich der Erfassung des *Verkehrsaufkommens* (die Definitionen sind am MZMV angelehnt, BFS/ARE 2023, S. 77, 81):

- Eine **Etappe** ist eine Einheit zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens. Eine Etappe hat eine Mindestlänge von 25 Metern. Eine neue Etappe beginnt, wenn das Verkehrsmittel gewechselt wird oder wenn der Mobilitätszweck ändert.
- Ein **Weg** ist eine Einheit zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens. Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem bestimmten Ziel (z. B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten Mobilitätszweck (z. B. Einkaufen) in Bewegung setzt. Ein Weg kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer Verkehrsmittel bewältigt werden.
- Ein **Ausgang** wird verstanden als eine Einheit zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens. Es ist eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet. Ein Ausgang kann ebenfalls durch weitere relevante Standorte wie etwa Ferienhaus, Zweitwohnung, Hotel oder weiteren Übernachtungsgelegenheiten (Elternhaus, Wohnung des/r Partners/-in usw.) und wieder zurück bestimmt sein.

Der **Modalsplit** beschreibt die prozentuale Aufteilung von Verkehrskennzahlen (Distanz, Dauer, Aufkommen) auf unterschiedliche Verkehrsmittel. Für diese Anwendung sind die folgenden Modalsplits relevant:

- Der **aufkommensbasierte Modalsplit** gewichtet die Anteile der Verkehrsmittel nach dem Verkehrsaufkommen.
- Der **leistungsbezogene Modalsplit** gewichtet die Anteile je Verkehrsmittel nach den zurückgelegten Distanzen.

Es werden (wie bereits in der Einleitung erwähnt) die folgenden Begrifflichkeiten verwendet, um die Herkunft der Touristen/-innen zu unterscheiden:

- **«Schweizer Touristen/-innen»:** Personen, die in der Schweiz wohnhaft sind und Teil der schweizerischen Wohnbevölkerung sind.
- **«Touristen/-innen aus dem Ausland»:** Personen, deren Residenzländer im Ausland domiziliert sind und die in der Schweiz eine touristische Nachfrage generieren.

### 7.3 Varianten

Ziel der Berechnungen ist es, eine möglichst sinnvolle und präzise Kennzahl für den Tourismusverkehr auf dem Territorium der Schweiz zu ermitteln. Hierfür werden Varianten geprüft, die unterschiedliche Bausteine (Segmente) aus zur Verfügung stehenden Datenquellen miteinander kombinieren. Tabelle 25 zeigt eine Übersicht der Kombinationsmöglichkeiten.

Alle Varianten gründen auf einem fixen Baustein für die *schweizerischen Touristen/-innen* (Basissegment), die auf der Erhebung MZMV gründet. Hinzukommen drei zusätzliche Varianten

zur ergänzenden Quantifizierung des Tourismusverkehrs der *Touristen/-innen aus dem Ausland*.

<b>Grund-gesamtheit</b>	<b>Schweizerische Touristen/-innen</b>	<b>Touristen/-innen aus dem Ausland</b>		
<b>Varianten</b>	Basissegment	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>Daten</b>	frei verfügbar		+ kostenpflichtig	
<b>Auflösung</b>	räumlich und zeitlich differenzierbare Eckwerte für die Schweiz		+ lokale Kennzahlen in Form von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) («Hot-Spots»)	
<b>Datensätze</b>	<b>MZMV 2015 – Reisemodule</b> Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung ► beinhaltet <u>Kennzahlen zum gesamten Tourismusverkehr</u> der schweizerischen Wohnbevölkerung	<b>A+GQPV 2015</b> ► beinhaltet <u>Aufkommen, Reisedistanz und Verkehrsmittelwahl</u> für An- und Abreisen im Landverkehr von Touristen/-innen aus dem Ausland	<b>HESTA / PASTA</b> ► beinhaltet Hinweise zu <u>Ankünften</u> im Land- und Flugverkehr von ausländischen Touristen/-innen, basierend auf der Statistik von Beherbergungsbetrieben	
		<b>Linien- und Charterverkehr BFS</b> ► beinhaltet <u>Ankünfte im Flugverkehr</u> von Touristen/-innen aus dem Ausland	<b>Buchungsplattformdaten (Eurostat, BFS - Experimentelle Statistiken)</b> ► beinhaltet Hinweise zu <u>Ankünften</u> im Land- und Flugverkehr in kostenpflichtigen, privaten Unterkünften von ausländischen Touristen/-innen	
	<b>MZMV 2015 – Stichtagsmobilität</b> ► beinhaltet eine alternative Berechnung zu Tagesreisen, in der empirisch validierte <u>Grenzwerte für die Identifikation des ungewohnten Umfelds</u> zur Identifikation der Tagesreisen in der Stichtagsmobilität ermittelt werden.	<b>TMS 2017</b> ► beinhaltet die <u>Verkehrsmittelwahl für touristische Reisen</u> in der Schweiz von Touristen/-innen aus dem Ausland	<b>UNWTO - Anteilsschätzung zum Segment «Besuch und Aufenthalt bei Freunden und Verwandten»</b> ► beinhaltet Hinweise zu den Anteilen des Segments <i>visiting friends and relatives</i> (vfr) am Reiseaufkommen	
		<b>TMS 2017 + HESTA/PASTA</b> ► beinhalten <u>Angaben zur Aufenthaltsdauer</u> in der Schweiz als Grundlage für die Berechnung des <u>Verkehrs in der Destination</u> von ausländischen Touristen/-innen	<b>Verkehr in der Destination (Tagesdistanzen)</b> <b>Schätzung 1: MZMV 2015 – Stichtagsmobilität / TMS 2017</b> ► beinhaltet <u>Tagesdistanzen</u> der schweizerischen Wohnbevölkerung zur Einschätzung des Verkehrs in der Destination in der Freizeit, die nicht am Wohnort beginnen oder enden. Die Verkehrsmittelwahl wird dem TMS 2017 entnommen.  <b>Schätzung 2: Intervista Footprint Panel (kostenpflichtig)</b> ► beinhaltet <u>Tagesdistanzen und Verkehrsmittelwahl</u> in der Destination von Schweizer Touristen/-innen gemäss Definition. Basis zur Schätzung des Verkehrs in der Destination von ausländischen Touristen/innen für die touristische Beispielregion Luzern–Vierwaldstättersee, inklusive Grenzwerte aus <b>MZMV 2015 – Stichtagsmobilität</b>	
		Als Ergänzung: «Hot-Spots» ► beinhaltet eine Liste zu verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) (wird <u>nicht</u> im Mengengerüst eingerechnet)		

**Tabelle 25:** Varianten der Mengengerüste

## 7.4 Basissegment: Tourismusverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung

Als Basissegment wird der Tourismusverkehr berechnet, der durch die Schweizer Wohnbevölkerung auf dem Territorium der Schweiz innerhalb eines Jahres erzeugt wird. Die mit Datenvertrag verfügbaren Daten des MZMV sind hierfür gut geeignet (BFS/ARE 2017). Der Tourismusverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung kann im MZMV potenziell in drei Datensätzen analysiert werden. Das Reiseverhalten der schweizerischen Touristen/-innen kann gesamthaft aus dem Modul zu «Tagesreisen» (Datensatz 1) und dem Modul «Reisen mit Übernachtung» (Datensatz 2) ermittelt werden (Kapitel 7.4.1). Alternativ können Kennzahlen insbesondere zu den Tagesreisen aus den am Stichtag der Befragung zurückgelegten Etappen (Datensatz 3) mittels Grenzwerte abgeleitet werden (Kapitel 7.4.2).

### 7.4.1 Module «Tagesreisen» und «Reisen mit Übernachtung»

#### 7.4.1.1 Ankerwerte für die Plausibilisierung

Zur Auswertung der beiden Sondermodule «Tagesreisen» und «Reisen mit Übernachtung» des MZMV wird die Berechnungsmethode des Bundesamts für Statistik BFS für die Jahresmobilität angewendet (sh. BFS/ARE 2017, S. 69, [T3.8.1](#)).

In diesem Ansatz werden die Personenreisen aus der Stichprobe auf die Gesamtbevölkerung ab sechs Jahren pro Jahr hochgerechnet, um die Verkehrsleistung zu berechnen. Die Hochrechnung auf die Bevölkerung ab sechs Jahren ermöglicht eine bessere Vergleichbarkeit mit bereits publizierten Kennwerten der Bundesstatistik zum MZMV und auch eine bessere Kompatibilität zu den Statistiken der Verkehrsleistung des BFS (Plausibilisierung).

Anhand der Grundaussagen der Bundesstatistik nach BFS/ARE (2017, S. 69, [T3.8.1](#)) lassen sich bereits Hochrechnungen durchführen, um die Verkehrsleistung der Schweizerischen Touristen/-innen im Inland zu berechnen. Der Wert von 15.6 Milliarden Personenkilometern (Mrd. Pkm) in Tabelle 26 stellt einen Ankerwert zur Plausibilisierung der im vorliegenden Projekt durchgeführten Berechnungen dar. Aus einem statistischen Verständnis heraus stellt der Wert von 15.6 Mrd. Pkm einen repräsentativen Wert für den Tourismusverkehr der Schweizerischen Wohnbevölkerung im Inland für das Jahr 2015 dar. Dieser Wert entspricht bereits einem Anteil von 12 Prozent am gesamten Personenverkehr in der Schweiz, der gemäss BFS (2023a) für das Jahr 2015 in einer Höhe von rund 130 Mrd. Pkm errechnet wird.

Reisedistanzen	Mittlere Jahresmobilität pro Person (in km)	Bevölkerung der Schweiz (ab sechs Jahren)	Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)	Prozent	Anteil am Personenverkehr nach BFS (2023a)
Tagesreisen	1'369	7'819'119	10.7	68.6	8.2
Reisen mit Übernachtung(en)	621		4.9	31.4	3.8
<b>Total</b>	<b>1'990</b>		<b>15.6</b>	<b>100.0</b>	<b>12.0</b>

Quelle: Eigene Berechnungen aufbauend auf BFS/ARE (2017, S. 69, [T3.8.1](#))

**Tabelle 26:** Verkehrsleistung Schweizer Wohnbevölkerung 2015 (Inland)

#### **7.4.1.2 Dokumentation der eigenen Rechenschritte**

Es wurde ein Berechnungsskript anhand der Statistiksoftware *R* entwickelt, das die Eckwerte nach BFS/ARE (2017, S. 69, [T3.8.1](#)) aus Tabelle 26 genügend genau reproduziert. Somit können die Eckwerte im Rahmen dieses Ansatzes weiter differenziert und auch auf die Bevölkerung hochgerechnet werden.

Die Rechenschritte zur Berechnung der Eckwerte nach der Methodik gemäss BFS/ARE (2017) sind wie folgt:

1. In den Datensätzen zu den Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung werden Reisen ohne gültige Distanzangaben gelöscht (siehe Punkt 7 unten dazu). Bei den Tagesreisen werden 489 Fälle gelöscht. Bei den Reisen mit Übernachtung werden 1'503 Fälle gelöscht.
2. Falls dadurch alle Reisen einer Zielperson gelöscht werden, wird die Zielperson aus dem ganzen Sample genommen.
3. Bis zu drei Reisen werden im Rahmen des MZMV im Detail befragt, falls über mehr Reisen im Berichtszeitraum berichtet wurde. Es werden daher Reisen, die nicht für eine vertiefte Abfrage ausgewählt wurden, gelöscht (siehe Punkt 7 unten dazu).
4. Die Anzahl ausgewählter Tagesreisen in den letzten zwei Wochen werden mit 365/14 multipliziert, um den Jahreswert zu erreichen
5. Die Anzahl ausgewählter Reisen in den letzten vier Monaten werden mit 365/120 multipliziert, um den Jahreswert zu erreichen.
6. Auf dieser Basis werden die Distanzen berechnet.
7. Die für die vertiefte Abfrage nicht ausgewählten und in Schritt 1 und 3 gelöschten Reisen gehen bei den Berechnungen des Aufkommens je Verkehrsmittel und Verkehrszweck mit ein, indem das Aufkommen je Verkehrsmittel und Verkehrszweck mittels eines Faktors (Anzahl Reisen Total/Anzahl ausgewählter Reisen für vertiefte Abfrage) nach «oben» korrigiert wird<sup>5</sup>.
8. Es handelt sich hierbei um eine prozentuale Hochrechnung der Anzahl Reisen und der Verkehrsmittel. Für die Distanz wird die mittlere Distanz der beschriebenen Reisen für die nicht weiter beschriebenen Reisen übernommen.

In Tabelle 27 und Tabelle 28 werden die eigenen Berechnungen den Ergebnissen aus BFS/ARE (2017, S. 69, [T3.8.1](#)) gegenübergestellt. Grund für die Unterschiede sind vermutlich Rundungsdifferenzen sowie Datenplausibilisierungen. Das Statistikprogramm *R* rundet nach der Methode «*Round Half Even*» das Programm SAS vermutlich anders. Die Unterschiede bei den Mobilitätswerten entstehen dadurch, dass in unserem Ansatz die Einkaufsreisen separat ausgewiesen werden.

<sup>5</sup> **Beispiel:** Eine Zielperson hat vier Reisen gemacht. Drei dieser vier Reisen werden für die vertiefte Abfrage ausgewählt. Alle drei Reisen wurden mit dem Auto gemacht. Das ergibt für die Reisen mit Übernachtungen  $3 \times 3 =$  neun Reisen mit dem Auto pro Jahr. Vier geteilt durch drei (Reisen mit Übernachtungen Total/Anzahl Reisen für vertiefte Abfrage) ergibt 1.33. Daraus folgt:  $9 \times 1.33 =$  zwölf Reisen pro Jahr mit dem Auto.

Distanzen Tagesreisen pro Person und Jahr	BFS/ARE T3.8.1 (km)	Eigene Berechnungen (km)	Prozent, eigene Berechnung
<b>Total</b>	<b>1'369</b>	<b>1'368</b>	<b>100.0</b>
<b>Hauptverkehrsmittel</b>			
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0.9</b>
<i>Zu Fuss</i>	5	5	0.4
<i>Velo (inkl. E-Bike)</i>	7	7	0.5
<b>MIV</b>	<b>832</b>	<b>832</b>	<b>60.8</b>
<i>Auto</i>	816	816	59.6
<i>Motorisierte Zweiräder</i>	16	16	1.2
<b>ÖV</b>	<b>492</b>	<b>491</b>	<b>35.9</b>
<i>Eisenbahn</i>	474	474	34.6
<i>Öffentlicher Strassenverkehr</i>	17	17	1.2
<b>Flugzeug</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0.2</b>
<b>Übrige</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>2.2</b>
<b>Total</b>	<b>1'369</b>	<b>1'368</b>	<b>100.0</b>
<b>Mobilitätzwecke</b>			
<i>Freizeit</i>	1'101	1'160	84.8
<i>Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt</i>	161	156	11.4
<i>Einkauf</i>	-	52	3.8
<i>Übrige</i>	106	-	-

**Quelle:** Eigene Berechnungen und Vergleich mit BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)

**Tabelle 27:** Distanzen Tagesreisen: Vergleich

Distanzen Reisen mit Übernachtung pro Person und Jahr	BFS/ARE T3.8.1 (km)	Eigene Berechnungen (km)	Prozent, eigene Berechnung
<b>Total</b>	<b>621</b>	<b>621</b>	<b>100.0</b>
<b>Hauptverkehrsmittel</b>			
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>	2	2	0.3
<i>Zu Fuss</i>	0	0	0.0
<i>Velo (inkl. E-Bike)</i>	1	1	0.2
<b>MIV</b>	<b>324</b>	<b>324</b>	<b>52.2</b>
<i>Auto</i>	319	319	51.4
<i>Motorisierte Zweiräder</i>	5	5	0.8
<b>ÖV</b>	<b>125</b>	<b>125</b>	<b>20.1</b>
<i>Eisenbahn</i>	121	121	19.5
<i>Öffentlicher Strassenverkehr</i>	4	4	0.6
Flugzeug	<b>148</b>	<b>148</b>	<b>23.8</b>
Übrige	22	22	3.5
<b>Total</b>	<b>621</b>	<b>621</b>	<b>100.0</b>
<b>Mobilitätzwecke</b>			
<i>Freizeit</i>	531	558	89.9
<i>Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt</i>	63	61	9.8
<i>Einkauf</i>	-	2	0.3
<i>Übrige</i>	27	-	-

**Quelle:** Eigene Berechnungen und Vergleich mit BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)

**Tabelle 28:** Distanzen Reisen mit Übernachtung: Vergleich

Nachfolgend werden anhand der aufbereiteten personenbezogenen Daten eigene Analysen der touristischen Reisen je Segment ermittelt.

Die daraus berechnete Verkehrsleistung bildet umfassend den Binnen- und Quellverkehr der schweizerischen Touristen/-innen für die An- und Abreise sowie die Distanzen in den touristischen Destinationen selbst auf dem Territorium der Schweiz ab. Im Falle der Distanzen in den touristischen Destinationen gibt es erhebungstechnische Einschränkungen hinsichtlich der Erinnerungsleistung der befragten Personen und bezüglich der Fähigkeit, die Distanzen (auch am Aufenthaltsort) nachträglich zu schätzen (vgl. zum Beispiel Frage F616.00<sup>6</sup> und F716.00<sup>7</sup> des MZMV 2015 und Diskussion in Tabelle 9). Die Schätzdistanzen der befragten Personen werden deshalb durch BFS und ARE plausibilisiert.

<sup>6</sup> «Wie lange schätzen Sie die Distanz der Tagesreise (Hin-/Rückweg + Distanz vor Ort)?»

<sup>7</sup> «Wie lange schätzen Sie die Distanz der Reise (Hin-/Rückweg + Distanz vor Ort)?»

Flugreisen der Schweizerischen Wohnbevölkerung sind in den Berechnungen beinhaltet. Hierfür liegt die Frage im MZMV zum Verkehrsmittel für den Hinweg an den Flughafen vor. Die Distanzen im Inland entsprechen den Distanzen zur Erreichung des Flughafens.

Tabelle 29 zeigt die Eckwerte und die resultierende Verkehrsleistung für den Tourismusverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren. Im Mobilitätswert Freizeit sind aufgrund der Vollständigkeit auch die Kategorie «übrige» enthalten (Reisen für medizinische Zwecke, Pilgerfahrten usw.). In Tabelle 29 wurde das Verkehrsaufkommen in Form der Anzahl Personenreisen im Jahr und deren mittlere Distanz je Segment berechnet. Das Produkt aus Personenreisen und durchschnittlicher Distanz ergibt die Verkehrsleistung im jeweiligen Segment. Das Referenzjahr ist 2015.

<b>Mobilitätswert</b>	<b>Modul</b>	<b>Personenreisen im Jahr (in Mio.)</b>	<b>Ø-Reisedistanz (in km)</b>	<b>Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)</b>
<b>Freizeit</b>	Reisen mit Übernachtung	20.1	207.9	4.2
	Tagesreisen	85.5	108.7	9.3
	<b>Total</b>	<b>105.6</b>	<b>127.8</b>	<b>13.5</b>
<b>Geschäft</b>	Reisen mit Übernachtung	2.3	151.2	0.4
	Tagesreisen	6.8	150.7	1.0
	<b>Total</b>	<b>9.1</b>	<b>151.0</b>	<b>1.4</b>
<b>Einkauf</b>	Reisen mit Übernachtung	0.1	96.8	0.01
	Tagesreisen	4.9	61.9	0.3
	<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>62.0</b>	<b>0.3</b>
<b>Gesamttotal</b>		<b>119.7</b>	<b>127.1</b>	<b>15.2</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017)

**Tabelle 29:** Verkehrsleistung der schweizerischen Touristen/-innen (Inland)

Tabelle 30 zeigt, dass sich aus den eigenen Berechnungen zu den Personenreisen im Jahr (in Mio.) die offiziellen Eckwerte zur durchschnittlichen Anzahl Reisen pro Person und Jahr einstellen (Vergleich Kolonne 5 und 6). Die eigenen Berechnungen sind somit konsistent mit den offiziellen Eckwerten. Die durchschnittliche Anzahl Tagesreisen für die Schweizer Bevölkerung ab sechs Jahren beträgt 12.5 Reisen pro Jahr und die Anzahl Reisen mit Übernachtung pro Person und Jahr beträgt 2.9 (BFS/ARE 2017, T3.7.2.1, T3.7.1.1, S.63/65).



Modul	Mobilitätszweck	Personenreisen im Jahr (in Mio.)	Schweizer Bevölkerung (ab sechs Jahren)	Durchschnittliche Anzahl Reisen pro Jahr und Person	BFS/ARE (2017, T3.7.2.1, T3.7.1.1, S.63/65)
<b>Reisen mit Übernachtung</b>	Freizeit	20.1	7'819'119		
	Geschäft	2.3			
	Einkauf	0.1			
<b>Total</b>		<b>22.5</b>		2.877	2.915
<b>Tagesreisen</b>	Freizeit	85.5			
	Geschäft	6.8			
	Einkauf	4.9			
<b>Total</b>		<b>97.2</b>		12.431	12.474
<b>Gesamttotal</b>		<b>119.7</b>			

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017) und BFS/ARE (2017, T3.7.2.1, T3.7.1.1, S.63/65)

**Tabelle 30:** Plausibilisierung der Personenreisen mit offiziellen Kennzahlen

In Tabelle 31 werden die Kennzahlen für den leistungsorientierten Modalsplit für die in Tabelle 29 errechneten Eckwerte dargestellt. So ist eine Differenzierung der touristischen Verkehrsleistungen je Segment nach Hauptverkehrsmittel möglich. Sind mehrere Verkehrsmittel kombiniert worden, so wurde für das Hauptverkehrsmittel das Verkehrsmittel ausgewählt, mit welchem die längste Distanz für die Anreise in der Reisekette (Module) zurückgelegt wurde<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> F609.00: «Falls Sie mehrere Verkehrsmittel gebraucht haben, genügt es, wenn Sie mir dasjenige nennen, mit dem Sie die GRÖSSTE DISTANZ zurückgelegt haben.»

<b>Mobilitätszweck</b>	<b>Modul</b>	<b>ÖV (in Prozent)</b>	<b>MIV (in Prozent)</b>	<b>Andere (in Prozent)</b>
<b>Freizeit</b>	Reisen mit Übernachtung	26.4	68.5	5.1
	Tagesreisen	35.1	61.6	3.3
	<b>Total</b>	32.4	63.7	3.9
<b>Geschäft</b>	Reisen mit Übernachtung	31.8	65.9	2.8
	Tagesreisen	46.8	52.3	0.9
	<b>Total</b>	42.5	56.1	1.4
<b>Einkauf</b>	Reisen mit Übernachtung	33.7	62.5	3.7
	Tagesreisen	34.5	63.8	1.7
	<b>Total</b>	34.5	63.8	1.8
<b>Total</b>		33.4	63.0	3.6

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017)

**Tabelle 31:** Modalsplit (Leistung) im Inland: Schweizer Wohnbevölkerung

Der öffentliche Verkehr (ÖV) (fahrplangebunden und öffentlich zugänglich) beinhaltet Bahn, Postauto, Tram und Bus. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) beinhaltet Auto, Motorrad und Mofa. Die Kategorie «Andere» beinhaltet «zu Fuss gehen», Velo, E-Bike, Reisedar, Lastwagen, Taxi, Schiff sowie fahrzeugähnliche Geräte (fäG).

Die Verkehrsleistung eines Segments aus Tabelle 29, multipliziert mit den Anteilswerten des leistungsorientierten Modalsplits aus demselben Segment aus Tabelle 31 ergeben die Verkehrsleistung in Tabelle 32.

Mobilitätszweck	Modul	ÖV (in Mrd. Pkm)	MIV (in Mrd. Pkm)	Andere (in Mrd. Pkm)	Total (in Mrd. Pkm)
<b>Freizeit</b>	Reisen mit Übernachtung	1.11	2.88	0.21	4.20
	Tagesreisen	3.26	5.73	0.31	9.30
	<b>Total</b>	<b>4.37</b>	<b>8.61</b>	<b>0.52</b>	<b>13.50</b>
<b>Geschäft</b>	Reisen mit Übernachtung	0.13	0.26	0.01	0.40
	Tagesreisen	0.47	0.52	0.01	1.00
	<b>Total</b>	<b>0.60</b>	<b>0.79</b>	<b>0.02</b>	<b>1.40</b>
<b>Einkauf</b>	Reisen mit Übernachtung	0.00	0.01	0.00	0.01
	Tagesreisen	0.10	0.19	0.01	0.30
	<b>Total</b>	<b>0.11</b>	<b>0.20</b>	<b>0.01</b>	<b>0.31</b>
<b>Total</b>		<b>5.08</b>	<b>9.59</b>	<b>0.55</b>	<b>15.21</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017)

**Tabelle 32:** Verkehrsleistung im Inland: Schweizer Wohnbevölkerung

### 7.4.1.3 Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken/zentrale Annahmen und Datenqualität

In Tabelle 33 werden Differenzierungsmöglichkeiten der Kennzahlen aufgezeigt. Ebenfalls werden die Lücken des Quantifizierungsansatzes und zentrale Annahmen benannt und die Datenqualität diskutiert.

<b>Empfohlene Differenzierungsmöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 Tourismusregionen</li> <li>• Zeit: Sommer-, Winter- und Zwischensaisons</li> </ul>
<b>Lücken/zentrale Annahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kennzahlen sind vollständig und repräsentativ für die Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren vor dem Hintergrund der erhebungstechnischen Limitationen (vgl. Datenqualität).</li> <li>• Verkehrsmitteldifferenzierungen für die Berechnungen des Modalsplits basieren auf den aggregierten Hauptverkehrsmitteln für die Anreise (Reisen).</li> </ul>
<b>Datenqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Schätzung für Hin- und Rückwege in der Schweiz und für die Distanzen vor Ort stellt in den Reisemodulen des MZMV eine Herausforderung für die befragten Personen dar.</li> <li>• Die geschätzten Distanzen werden nachträglich durch BFS und ARE umfangreich plausibilisiert, sodass diese belastbar sind.</li> </ul>

**Tabelle 33:** Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, zentrale Annahmen und Datenqualität

## 7.4.2 Identifikation von Tagesreisen an der «Stichtagsmobilität» des MZMV

Alternativ zu den Modulen können die Tagesreisen auch in der Stichtagsmobilität identifiziert werden. Am Stichtag berichten die befragten Personen ihre verkehrsbezogenen Aktivitäten im Tagesverlauf, beginnend mit dem ersten Verlassen des Hauses. Dabei handelt es sich um einen zufällig ausgewählten Tag, der über das Erhebungsjahr verteilt wird und der in der Stichprobe einer Person zugeordnet wird. Anhand von Mittelwertbetrachtungen über das ganze Jahr kann so ein durchschnittlicher Verkehrstag für die Schweiz ausgewiesen werden. Tagesreisen werden ebenfalls am Stichtag der Erhebung erfasst, zudem entweder die An- oder Abreise der Übernachtungsreisen.

Im Gegensatz zu den Reisemodulen fehlt jedoch die Selbsteinschätzung der befragten Personen, die das ungewohnte Umfeld identifiziert. Aus diesem Grund müssen Grenzwerte für die Distanz und die Dauer zur Identifikation von touristischen Tagesreisen angewendet werden (vgl. Abbildung 15). Die Mindestdauer einer tagestouristischen Aktivität wird in Anlehnung an das BFS mit mindestens drei Stunden ab Reisebeginn festgelegt. Eine Mindestdistanz zur Operationalisierung des ungewohnten Umfelds wird vom BFS jedoch nicht vorgegeben und muss im Rahmen dieses Projekts für die Identifikation ermittelt und festgelegt werden.

### 7.4.2.1 Nicht-alltäglicher Verkehr am Stichtag des MZMV

Den nachfolgenden Arbeiten geht die folgende Überlegung voraus: Das Modul Tagesreisen und die Grenzwerte zur Identifikation der Tagesreisen in der Stichtagsmobilität sollten denselben Eckwert erzeugen. Dieser beträgt 10.7 Mrd. Pkm (vgl. Tabelle 26).

Für die Darstellung der Jahresmobilität wird im MZMV die Alltagsmobilität ermittelt (vgl. Alltagsmobilität, BFS/ARE 2017, S. 69, T3.8.1). Diese Berechnungen werden an den Durchschnittswerten der Bevölkerung vorgenommen, da nur eine Teilstichprobe des MZMV zu den Modulen Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung befragt wurde. Somit ist es nicht möglich, die Distanzen des Tourismusverkehrs auf Stufe der befragten Personen aus der Stichtagsmobilität herauszurechnen. Den Berechnungsschritten des BFS für die Alltagsmobilität – dargestellt in Tabelle 34 – liegen zwei nachvollziehbare Annahmen zugrunde:

- Die Tagesreisen sind im Stichtag enthalten und können herausgerechnet werden.
- Bei den Reisen mit Übernachtungen sind An- oder Abreise am Stichtag enthalten. Die Reisen werden zur Hälfte aus dem Stichtag herausgerechnet, da entweder die An- oder Abreise an einem anderen Tag als dem Stichtag erfolgt.

Aus diesen beiden Annahmen ergibt sich die «offizielle» Alltagsmobilität (vgl. Abbildung 15), wie sie in der Jahresmobilität ausgewiesen wird (BFS/ARE 2017, S. 69, T3.8.1).

<b>Eckwerte (im Inland)</b>	<b>Distanz pro Person und Tag/Jahr (in km)</b>	<b>Quelle</b>
<b>Stichtag</b>		
Tagesdistanz pro Person	36.83	BFS/ARE (2017, S. 19)
Jahresdistanz pro Person	13'443	Eigene Berechnung (Faktor 365)
<b>Tourismusverkehr im Jahr</b>		
Tagesreisen	1'369	BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)
Reisen mit Übernachtung	621	BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)
<b>Alltagsmobilität im Jahr</b>		
Jahresdistanz pro Person am Stichtag	13'443	
- Tagesreisen	- 1'369	Tagesreisen (Stichtagsmobilität)
- Reisen mit Übernachtung/2	- 311	Reisen mit Übernachtung (1/2)
<b>Alltagsmobilität</b>	<b>11'764</b>	BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017)

**Tabelle 34:** Berechnung der offiziellen Alltagsmobilität gemäss MZMV

Aus diesem Vorgehen lässt sich in Tabelle 35 ableiten, dass an einem durchschnittlichen Verkehrstag in der Schweiz (Stichtagsmobilität) insgesamt

- 10.7 Mrd. Pkm auf die Tagesreisen (10 Prozent),
- 2.5 Mrd. Pkm auf An- oder Rückreisen von Reisen mit Übernachtung (3 Prozent) und
- 92.0 Mrd. Pkm auf die Alltagsmobilität (87 Prozent)

der schweizerischen Wohnbevölkerung entfallen.

<b>Differenzierung</b>	<b>Mittlere Tages-distanz pro Person im Inland (in km)</b>	<b>Mittlere Jahres-mobilität pro Person (in km)</b>	<b>Bevölkerung der Schweiz (ab sechs Jahren)</b>	<b>Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)</b>	<b>Prozent</b>
<b>Stichtag</b>	36.83	13'443	7'819'119	105.1	100
<b>Alltagsmobilität</b>		<b>11'764</b>		92.0	87
<b>Tourismusverkehr</b>				13.2	13
Tagesreisen		1'369	7'819'119	10.7	10
½ Reisen mit Übernachtung		311		2.5	3

**Quelle:** Eigene Berechnungen aufbauend auf BFS/ARE (2017, S. 69, T3.8.1)

**Tabelle 35:** Verkehrsleistung der Schweizer Wohnbevölkerung im Inland (Jahr 2015)

### 7.4.2.2 Bestimmung der Distanz als Grenzwert zur Identifikation des ungewohnten Umfelds

Der Eckwert von 10.7 Mrd. Pkm (10 Prozent der Stichtagsmobilität) wird für die Tagesreisen verwendet, um die distanzbezogenen Grenzwerte zur Definition des ungewohnten Umfelds empirisch zu begründen. Denn in der Stichtagsmobilität fehlen die Selbsteinschätzungen zum ungewohnten Umfeld für die Identifikation der Tagesreisen. Basierend auf Tabelle 35 ist es nun möglich, anhand von Grenzwerten die Tagesreisen in der Stichtagsmobilität in der Art zu identifizieren, dass sich das Gesamtergebnis 10.7 Mrd. Pkm im Aggregat einstellt. So lassen sich die Grenzwerte für die Schweiz für die Struktur der Daten empirisch begründen. Die Identifikation der Mobilität am Stichtag, die den Tagesreisen zuordenbar ist, kann grundsätzlich mit zwei Methoden erfolgen. Dies ist die Identifikation gemäss den Methoden «Wegedistanz» (Kapitel 7.4.2.3) oder «Perimeter um Wohnort» (Kapitel 7.4.2.4).

### 7.4.2.3 Methode Wegedistanz

Ein Grenzwert von zum Beispiel 100 Kilometern innerhalb einer Wegedistanz hat den Nachteil, dass durch die sequenzielle Erfassung von Etappen am Stichtag (die in Wege zusammengefasst werden) Reiseaktivitäten ausgewählt werden, die vor der Haustüre der befragten Person stattfinden können. Das Auswahlkriterium eines Grenzwerts je Wegstrecke ist darum für die Operationalisierung des ungewohnten Umfelds nicht geeignet. Ein Beispiel: Eine Person geht zur Arbeit, auf dem Rückweg von der Arbeit macht sie einen Zwischenhalt im Hallenbad in der Nähe ihres Wohnorts (Mobilitätswitzweck Freizeit). Die Wegstrecke für den Hinweg ab Arbeitsort beträgt ebenfalls mehr als 100 Kilometer, findet vor ihrer Haustüre statt und ist tendenziell eher dem routinierten Verkehrsverhalten zuzuordnen, das im Nahumfeld stattfinden. Die Frage ist, ob dieser Weg für die Person eine Routine ist oder nicht. Abbildung 24 illustriert die Identifikation der Langstreckenmobilität (rot) mittels eines Grenzwertes (100 Kilometer) für die Wegedistanz und fasst diese in diesem Fall (per Konvention) als routiniertes Verkehrsverhalten auf, da diese Aktivität trotz einer Hinreise von 100 Kilometern im Nahumfeld stattfindet.

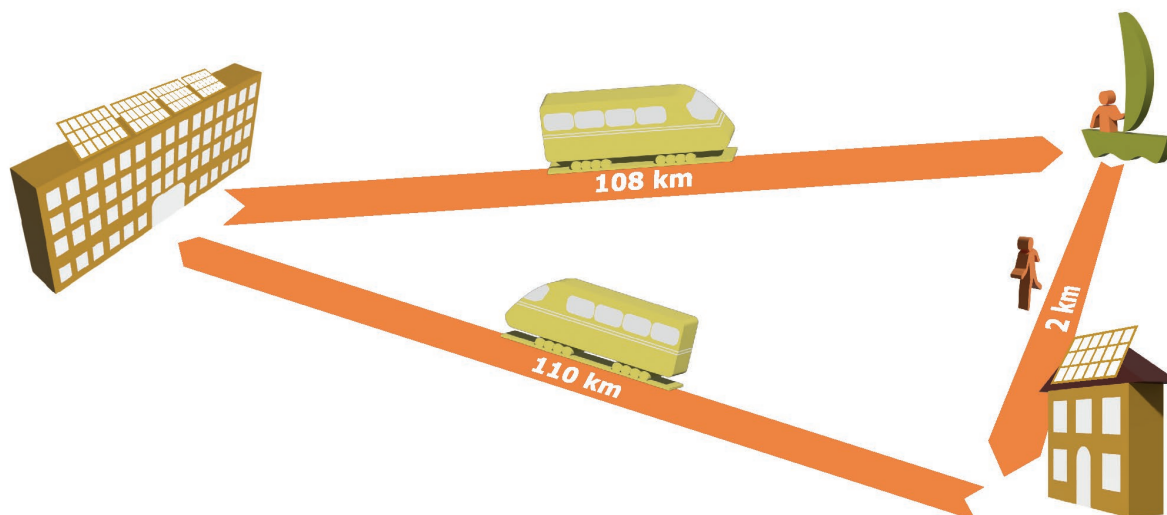


Abbildung 24: Routiniertes Verkehrsverhalten (Eigene Darstellung)

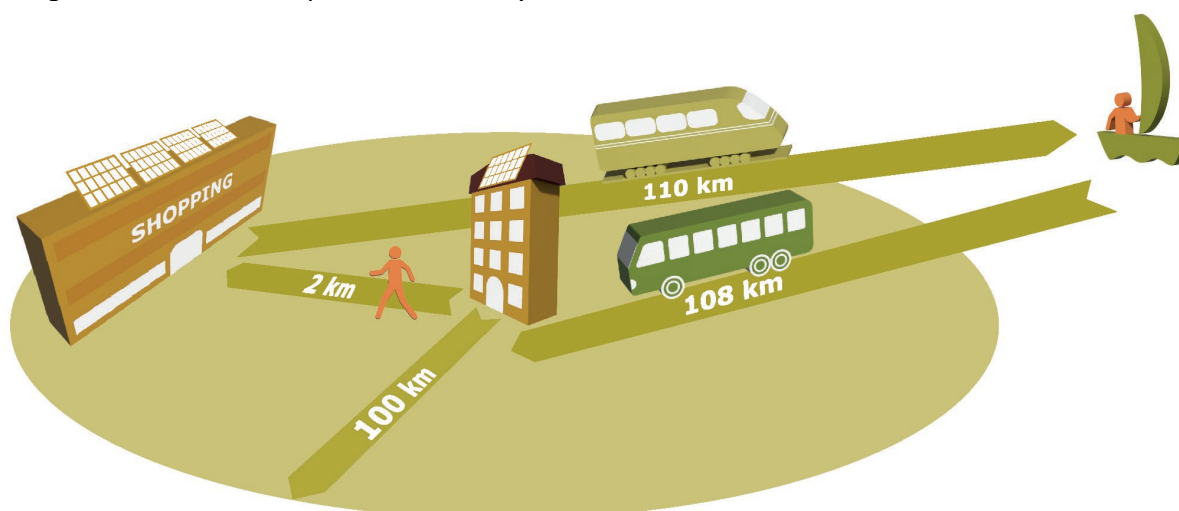
### 7.4.2.4 Methode: Perimeter um Wohnort

In Kapitel 7.4.2.3 wurde gezeigt, dass Grenzwerte für die Wegedistanz ungeeignet sind, um das ungewohnte Umfeld zu identifizieren. Denn auf diese Weise werden Aktivitäten vor der Haustüre als touristische Aktivitäten ausgewählt. Daher empfehlen sich die folgenden zwei Kriterien:

- Die Aktivität findet mindestens X Kilometer vom Wohnort entfernt statt. Der Wert für die Distanzentfernung vom Wohnort wird empirisch ermittelt, sodass das Gesamtergebnis 10.7 Mrd. Pkm im Aggregat ergibt (Tabelle 26). Ein Perimeter um den Wohnort ist für die Identifikation des Wohnorts geeignet, da solche Wege strukturell betrachtet eher selten stattfinden (Abbildung 26).
- Der Ausgang (Reise), der diesen Weg für diese Aktivität beinhaltet, muss mehr als drei Stunden dauern. Die entspricht einem Kriterium des MZMV zur Identifikation von Tagesreisen.

Wenn diese zwei Kriterien zutreffen, so wird die Aktivität aus der Stichtagsmobilität dem Segment touristische Tagesreise zugeordnet.

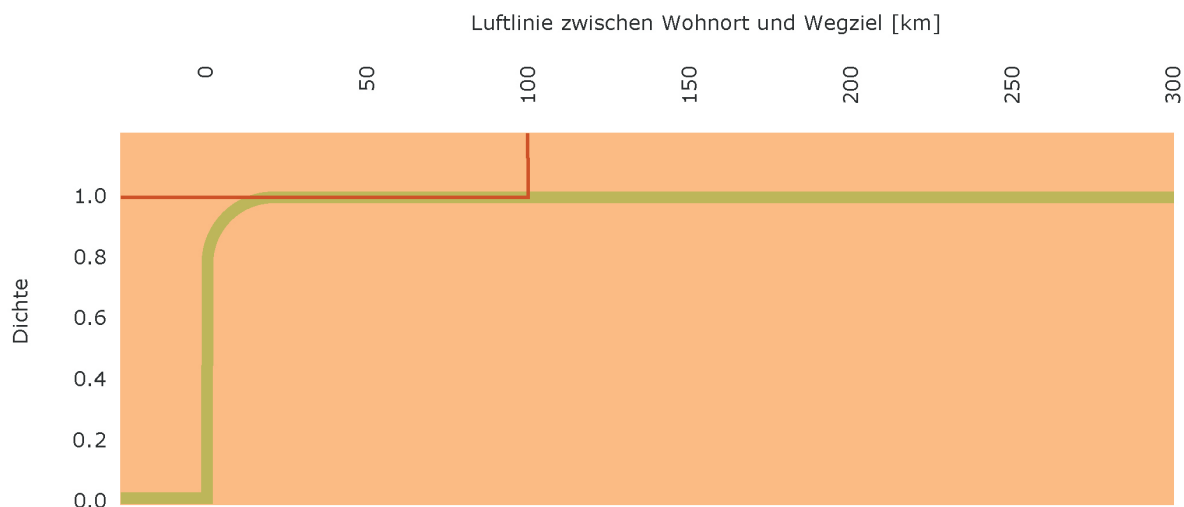
Ein Beispiel mit dem Grenzwert 100 Kilometer: Eine Person geht in ein Erlebnisbad, das außerhalb eines 100-Kilometerradius ihres Wohnorts liegt. Davor kauft sie Verpflegung für die Reise ein. Inklusive der Rückreise dauert die Aktivität mehr als drei Stunden. Abbildung 25 illustriert die Identifikation der Langstreckenmobilität mittels Radius (Beispiel: 100 Kilometer). In dieser Methodik werden alle Wege dieses Ausgangs demselben Zweck bzw. der am längsten ausgeführten Aktivität zugeordnet. Dadurch wird auch die für den Einkauf zurückgelegte Strecke als Bestandteil einer touristischen Tagesreise mit dem Zweck Freizeit angesehen (analoges Vorgehen wie beim Hauptverkehrsmittel).



**Abbildung 25:** Beispiel Tourismusverkehr (Eigene Darstellung)

#### **7.4.2.5 Analyseergebnisse für Methode «Perimeter»**

Untersucht werden insgesamt 191'826 Inlandwege des MZMV mit den Mobilitätswegen Freizeit, Geschäft oder Einkauf. 138 Wege wurden aus allen Betrachtungen entfernt, da für sie keine geroutete Distanz vorlag. Insgesamt 1.52 Prozent der Wegeziele liegen mehr als 82 Kilometer vom Wohnort der befragten Personen entfernt. Deren Ausgänge dauern mehr als drei Stunden und ergeben gesamthaft 10.7 Mrd. Dies entspricht einer Anzahl von 2'917 Wegen. Abbildung 26 zeigt die kumulative Dichte der Wegeverteilung.



**Abbildung 26:** Kumulative Dichte (Wegdatensatz, MZMV 2015)

Tabelle 36 zeigt die aus der Methode «Perimeter um Wohnort» gewonnenen Eckwerte und die resultierende Verkehrsleistung für den Tourismusverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren.

Differenzierung	Methode	Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)
Tagesreisen (Modul)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Selbsteinschätzung</li> <li>▶ dauert mindestens drei Stunden</li> </ul>	<b>10.7</b>
Tagesreisen (Stichtag)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Distanzschwelle von mindestens 82 Kilometer Entfernung zwischen Wohnort und Wegeziel</li> <li>▶ dauert mindestens drei Stunden</li> </ul>	<b>10.7</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf der Grundlage des MZMV 2015 (BFS/ARE, 2017)

**Tabelle 36:** Vergleich Modul und Grenzwerte für die Stichtagsmobilität

#### 7.4.2.6 Fazit

Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes ist festzuhalten: Liegen in empirischen Untersuchungen zu den Tagesreisen keine Selbsteinschätzungen der befragten Personen zum ungewohnten Umfeld in der Schweiz vor, so eignen sich die folgenden Grenzwerte zur Identifikation von Tagesreisen:

- Die Aktivität findet mindestens 82 Kilometer vom Wohnort entfernt statt.
- Der Ausgang (Reise), der diesen Weg für diese Aktivität beinhaltet, dauert mehr als drei Stunden.

Anhand dieser Grenzwerte kann die Verkehrsleistung der Tagesreisen aus dem Modul des MZMV in der Stichtagsmobilität gut angenähert werden. Es ist darauf hinweisen, dass durch einen solchen Grenzwert von der Struktur der Daten auf das Besondere Rückschlüsse gezogen werden (Deduktiver Schluss). Das Besondere bedeutet hierbei nicht der Einzelfall. Ein Grenzwert von 82 Kilometern ist für einige Wege falsch, für einige richtig, um das ungewohnte



Umfeld zu identifizieren. Aber in der Struktur wird der richtige Wert von 10.7 Mrd. Pkm für die Tagesreisen getroffen.

## **7.5 Varianten 1 und 2: «Touristen/-innen aus dem Ausland»**

### **7.5.1 Datenquellen und Vorgehen**

Zur Erstellung der Kennzahlen für die Touristen/-innen aus dem Ausland werden die Ergebnisse verschiedener auf Bundesebene durchgeführter Erhebungen herangezogen und gezielt miteinander verknüpft.

Es handelt sich bei den Varianten 1 und 2 im Wesentlichen um die folgenden Datenquellen:

- Die Erhebung des **grenz- und alpenquerenden Personenverkehrs** (mit dem Datenstand 2015, bezeichnet als **A+GQPV 15**) wird verwendet, um die Touristen/-innen aus dem Ausland zu berechnen, die auf dem Landweg anreisen (vgl. Kapitel 6.1.1). Die Grenzquerungen der Schweizerischen Wohnbevölkerung sind in der A+GQPV ebenfalls beinhaltet. Diese werden in dieser Analyse nicht berücksichtigt.
- Es werden ergänzend die Statistiken zu den Ankünften aus den **Linien- und Charterverkehren des BFS** verwendet, um die Touristen/-innen aus dem Ausland zu schätzen, die auf dem Luftweg anreisen.
- Um die Verkehrsmittelnutzung der Touristen/-innen aus dem Ausland, die mit dem Flugzeug anreisen, im Reiseland Schweiz zu bestimmen, erfolgt eine Sonderauswertung des Tourismus Monitor der Schweiz (**TMS 2017**). Dieser gibt Anhaltspunkte zum verwendeten Hauptverkehrsmittel in der Schweiz.
- Um den Verkehr in der Destination abzuschätzen, werden Eckwerte aus der Beherbergungsstatistik (**HESTA/PASTA**) und aus dem **TMS 2017** zur Aufenthaltsdauer in der Schweiz geprüft.

Varianten 1 und 2 unterscheiden sich bezüglich der Quantifizierung des Verkehrs in der Destination. Denn Angaben zu den Tagesdistanzen und zur Verkehrsmittelwahl von Touristen/-innen aus dem Ausland für die Mobilität am Aufenthaltsort stellen die grösste Forschungs- und Datenlücke dar. Es erfolgen daher zwei Schätzungen für diesen Baustein:

- Schätzung 1 für Variante 1: Die Stichtagsmobilität des MZMV 2015 kann Anhaltspunkte zu den Tagesdistanzen zur Abschätzung des Verkehrs in der Destination geben. Es erfolgt ein Analogieschluss von schweizerischen Touristen/-innen auf Touristen/-innen aus dem Ausland. Die Angaben zur Verkehrsmittelnutzung stammen aus dem TMS 2017.
- Schätzung 2 für Variante 2: Eine eigens in Auftrag gegebene Sonderauswertung des Interviews *Footprints*-Panels ermittelt empirische Werte für die exemplarische Tourismusregion Luzern-Vierwaldstättersee und die Stadt Luzern für schweizerische Touristen/-innen (kostenpflichtige Daten). Es erfolgt ebenfalls ein Analogieschluss auf Touristen/-innen aus dem Ausland.

## 7.5.2 A+GQPV 15

Der grenzüberschreitende Landverkehr auf der Strasse und der Schiene wird auf der Grundlage der A+GQPV nachfolgend für den touristischen Ziel- und Transitverkehr der ausländischen Touristen/-innen in der Schweiz berechnet. Alle fünf Jahre werden an den besetzten Zollämtern der Schweiz Erhebungen durchgeführt. Im Datensatz sind 541 Befragungstage beinhaltet, da täglich an bis zu vier Grenzübergängen Zählungen und Befragungen der Insassen/-innen von Personenwagen durchgeführt werden. Es erfolgt eine Hochrechnung auf den grenzquerenden Jahresverkehr anhand von Gewichten, die im Datensatz zur Verfügung stehen (BFS, 2017a). Die Zugpassagiere/-innen werden parallel während der Fahrt befragt und sind im Datensatz ebenfalls mittels Gewichte für die Hochrechnung auf das Jahr vorhanden.

## 7.5.3 Vorgehen

Die Daten werden in einem ersten Schritt von Berufspendlern/-innen und Servicefahrten bereinigt. Zudem werden nur die ausländischen Grenzquerungen ausgewählt. Für diese Auswertung erfolgt eine Auswertung mit einer Datenselektion für die drei Mobilitätszwecke Freizeit, Geschäft, Einkauf für den Grenzübergang. Die Alpenquerungen werden ebenfalls ausgeschlossen. Die Fahrtrichtung «Ausreise aus der Schweiz» wird im Schienenverkehr separat erfasst und im Datensatz ausgewiesen, während auf der Strasse die Erhebungen nur bei Einreise erfolgen. Wie in den Fahrleistungsberechnungen des privaten Personenverkehrs auf der Strasse werden die Frequenzen des Zielverkehrs verdoppelt (BFS 2017a, S. 8), um so die An- und Abreise der Reiseaktivität abzubilden. Die Annahme hierfür ist, dass beim Zielverkehr der Einreiseverkehr auch dem Ausreiseverkehr entspricht. Zudem werden die Fahrzeuge mit der Anzahl Insassen multipliziert, um die Personenkilometer zu ermitteln.

Die Reisedistanzen zwischen der Grenze und dem Ziel (beim Transitverkehr: Eintritt- und Austrittsort) werden aus den Quell-Ziel-Matrizen des Verkehrsmodells des Eidgenössisches Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nachträglich durch das BFS dem Datensatz hinzugespielt.

Tabelle 37 zeigt die eigenen Auswertungen zur Verkehrsleistung der Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz ab Grenzquerung im Landverkehr (Ziel- und Transitverkehr). In der Schweiz reisen im Jahr rund 418 Mio. Personen ein (BFS 2017a). 137 Mio. (rund ein Drittel) sind gemäss unserer Definition Touristen/-innen aus dem Ausland (99 Mio. mit Reiseziel Schweiz und 38 Mio. Transit).

Differenzierung	Mobilitätzweck	Anzahl Personenreisen (in Mio.)	Ø- Reise- distanz (in km)	Verkehrs- leistung (in Mrd. Pkm)
<b>Zielverkehr Strasse</b> (Personenreisen verdoppelt)	Freizeit	116.3	50.2	5.8
	Geschäft	23.1	54.8	1.3
	Einkauf	44.9	12.2	0.5
<b>Zielverkehr Schiene</b> Einreise	Freizeit	3.1	71.4	0.2
	Geschäft	0.9	80.6	0.1
	Einkauf	0.2	24.9	0.0
<b>Zielverkehr Schiene</b> Ausreise	Freizeit	2.0	84.8	0.2
	Geschäft	0.7	66.7	0.0
	Einkauf	0.1	20.4	0.0
<b>Total</b>		<b>191.5</b>	<b>42.7</b>	<b>8.2</b>
<b>Zielverkehr Total</b> (Personenreisen MIV verdoppelt)	Freizeit	121.5	51.3	6.2
	Geschäft	24.7	56.1	1.4
	Einkauf	45.2	12.3	0.6
<b>Total</b>		<b>191.5</b>	<b>42.7</b>	<b>8.2</b>
<b>Transitverkehr</b>	Freizeit	30.5	145.4	4.4
	Geschäft	4.1	140.7	0.6
	Einkauf	3.4	19.8	0.1
<b>Total</b>		<b>37.9</b>	<b>133.8</b>	<b>5.1</b>
<b>Gesamttotal</b>		<b>229.4</b>	<b>57.8</b>	<b>13.3</b>
<b>Gesamttotal (ohne Verdopplung MIV und Ausreise Schiene)</b>		<b>134.3</b>		

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf Grundlage A+GQPV 2015

**Tabelle 37:** Verkehrsleistung Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz

Tabelle 38 zeigt den leistungs-basierten Modalsplit. Die Erhebung erlaubt eine Differenzierung nach ÖV und MIV. Die Verkehrsmittelzuordnung der beiden Kategorien folgt derjenigen des MZMV.

Differenzierung	Mobilitätzweck	ÖV (in Prozent)	MIV (in Prozent)
<b>Zielverkehr</b>	Freizeit	7.3	92.7
	Geschäft	10.1	89.9
	Einkauf	2.0	98.0
	<b>Total</b>		
<b>Transit</b>	Freizeit	2.4	97.6
	Geschäft	4.8	95.2
	Einkauf	5.9	94.1
	<b>Total</b>	4.4	95.6
<b>Total</b>			

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf Grundlage A+GQPV 2015

**Tabelle 38:** Modalsplit (Leistung): Touristen/-innen aus dem Ausland

Die Verkehrsleistung eines Segments aus Tabelle 37 multipliziert mit den Anteilswerten aus demselben Segment in Tabelle 38, ergibt die segmentspezifische Verkehrsleistung je Verkehrsmittelkategorie (Tabelle 39).

Differenzierung	Mobilitätzweck	ÖV (in Mrd. Pkm)	MIV (in Mrd. Pkm)	Total (in Mrd. Pkm)
<b>Zielverkehr</b>	Freizeit	0.46	5.78	6.23
	Geschäft	0.14	1.25	1.39
	Einkauf	0.01	0.54	0.55
	<b>Total</b>	0.61	7.57	8.17
<b>Transit</b>	Freizeit	0.11	4.32	4.43
	Geschäft	0.03	0.55	0.58
	Einkauf	0.00	0.06	0.07
	<b>Total</b>	0.14	4.94	5.08
<b>Total</b>		<b>0.74</b>	<b>12.51</b>	<b>13.25</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen auf Grundlage A+GQPV 2015

**Tabelle 39:** Verkehrsleistung: Touristen/-innen aus dem Ausland

### 7.5.4 Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, zentrale Annahmen und Datenqualität

In Tabelle 40 werden Differenzierungsmöglichkeiten der Kennzahlen aufgezeigt. Ebenfalls werden Lücken des Quantifizierungsansatzes benannt sowie zentrale Annahmen und die Datenqualität diskutiert.

<b>Empfohlene Differenzierungsmöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 Tourismusregionen</li> <li>• Zeit: Sommer-, Winter- und Zwischensaisons</li> </ul>
<b>Lücken/ zentrale Annahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die A+GQPV bildet nur den Landverkehr ab. Es fehlen die Touristen/-innen aus dem Ausland, die mit dem Flugzeug in die Schweiz einreisen.</li> <li>• Der Verkehr am Zielort (Destination) wird in der A+GQPV 15 nicht erfragt und ist in den Distanzangaben nicht enthalten.</li> <li>• Im MIV wird nach dem jeweiligen Autokennzeichen auf die nationale Zugehörigkeit der Insassen/-innen des Autos geschlossen.</li> </ul>
<b>Datenqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständige Angaben für den Landverkehr gemäss Stichprobenkonzept.</li> <li>• Gutes Stichprobendesign und höhere Verlässlichkeit bezüglich der Distanzen als beim Reisemodul MZMV aufgrund gerouteter Distanzen aus dem VM-UVEK.</li> <li>• 10 Prozent der Distanzen konnten bei den Grenzübergängen nicht ermittelt werden.</li> <li>• Wichtiger Teil der Leistungsberechnungen des BFS für ausländische Personenwagenfahrten in der Schweiz.</li> </ul>

**Tabelle 40:** Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen

### 7.5.5 Linien- und Charterverkehr des BFS

In der A+GQPV 15 sind zwar Grenzübergänge beinhaltet, jedoch keine Eintritte über den Luftraum in die Schweiz. Das BFS bereitet die Jahresresultate zum Linien- und Charterverkehr für die Schweiz auf. Die Daten stammen aus den Erhebungen des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL). Der Verkehrsaufwand der Schweizer Flughäfen wird durch Erhebungen von Flugbewegungen, Passagier- und Frachtzahlen pro Flughafen errechnet, wobei die Darstellung des Quell-Ziel-Verkehrs von Passagieren/-innen und Fracht im Vordergrund steht.

Folgende Typen von Passagierzahlen können unterschieden werden:

- Die **Transitpassagiere/-innen** sind diejenigen Personen, die in einem Flugzeug bleiben (oder in einen speziellen Raum gehen müssen, wenn etwa das Flugzeug betankt wird, bevor es weiterfliegen kann) und damit zwischenlanden.
- Die **Transferpassagiere/-innen** sind Personen, die für eine Weiterreise an einem Flughafen in ein anderes Flugzeug umsteigen.
- Die **Lokalpassagiere/-innen** beginnen oder beenden ihre Flugreise an einem Flughafen in der Schweiz (und sind damit keine umsteigenden Passagiere/-innen).

Für die vorliegenden Analysen sind die Transit- und Transferpassagiere/-innen nicht von Interesse, da diese zwischenlanden und in einem gleichen bzw. in einem anderen Flugzeug weiterfliegen und somit nicht dem Tourismusverkehr in der Schweiz zuordenbar sind.

Im Zentrum des Interesses stehen die Lokalpassagiere/-innen. Sie beginnen oder beenden ihre Flugreise an einem Flughafen der Schweiz.

#### **7.5.5.1 Vorgehen**

Eine Differenzierung der Daten nach inländischen und ausländischen Touristen/-innen ist anhand der BFS-Luftfahrtstatistik nicht möglich. Diese Anteile müssen aus ergänzenden Studien der schweizerischen Landesflughäfen abgeleitet werden, damit ein Eckwert für diese Anwendung errechnet werden kann (Unterkapitel 7.5.5.2). Zusätzlich fehlt für die Touristen/-innen aus dem Ausland die Information, ob ein Aufenthalt in der Schweiz im touristischen Sinne erfolgt oder ob es sich um Nutzende der schweizerischen Flughäfen aus dem angrenzenden Ausland handelt (grenznahe Einzugsgebiete der Flughäfen) (siehe dazu Unterkapitel 7.5.5.5).

#### **7.5.5.2 Eckwerte und Annahmen**

Im vorpandemischen Jahr 2019 wurden im Linien- und Charterverkehr insgesamt 24'890'289 abfliegende Lokalpassagiere/-innen gezählt. Im Jahr 2015 waren es 21'038'821. Da der Datenstand 2015 demjenigen des MZMV und der A+GQPV in den vorangegangenen Kapiteln entspricht, dient 2015 als Referenzjahr und Startwert für die nachfolgenden Berechnungen.

Von Interesse ist die Anzahl ausländischer Flugpassagiere/-innen, die auch die Schweiz als Zielland für ihren Aufenthalt haben und somit in diesem Ansatz zu den Touristen/-innen aus dem Ausland zählen.

Für eine Schätzung werden Eckwerte der drei Landesflughäfen der Schweiz (Zürich, Genf und Basel-Mulhouse) verwendet. Auf dieser Grundlage werden in den darauffolgenden Schritten die Anteile für Touristen/-innen aus dem Ausland ermittelt, die in der Schweiz ihre Ferien verbringen.

##### *Flughafen Zürich Kloten*

- Im Jahre 2015 gab es in Zürich gemäss BFS 9'715'253 abfliegende Lokalpassagiere/-innen.
- Für den Flughafen Zürich wurde anhand von rund 1'200 befragten Passagieren/-innen im Jahr 2016 ermittelt, dass von den Lokalpassagieren/-innen 41 Prozent den Wohnsitz in der Schweiz haben und 59 Prozent im Ausland (Flughafen Zürich, 2021).
- Eine weitere Befragung zur Besucherstruktur an Schweizer Flughäfen stellte die Frage, von welchem Land aus am Tag der Befragung die Reise angetreten wurde (Interface & EBP 2018). Rund 12 Prozent der Touristen/-innen reisen vom (nahen) Ausland an. Es handelt sich um Personen, die im angrenzenden Ausland wohnhaft sind, für die Zürich gut als Abflughafen geeignet ist (Deutschland: Baden-Württemberg, Bayern; Österreich: Vorarlberg). 88 Prozent der Personen sind aus der Schweiz angereist. Dieser Anteil von 88 Prozent beinhaltet sowohl die Personen aus dem Ausland in der Schweiz als auch Schweizer Personen und gibt einen Anhaltspunkt, wie viele der Lokalpassagiere/-innen ihren Aufenthaltsort in der Schweiz hatten.

#### *Flughafen EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg*

- Im Jahre 2015 gab es am Flughafen EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg gemäss BFS 3'506'588 abfliegende Lokalpassagiere/-innen.
- Gemäss eigenen Angaben des Flughafens kommen 27 Prozent davon nicht aus dem Einzugsgebiet der Schweiz, Deutschlands oder Frankreichs und sind damit in anderen Ländern wohnhaft. Dieser Anteil kann mit Tourismus gleichgesetzt werden. Es ist anhand der Daten aber nicht erkennbar, wie viele davon der Schweizer Tourismus zuordenbar sind.
- Von den 73 Prozent der abfliegenden Passagiere/-innen, die im Einzugsgebiet wohnhaft sind, sind 50 Prozent in der Schweiz, 30 Prozent in Frankreich und 20 Prozent in Deutschland ansässig.

#### *Flughafen Genf Cointrin*

- Im Jahre 2015 gab es am Flughafen Genf Cointrin gemäss BFS 7'602'370 abfliegende Lokalpassagiere/-innen.
- Für den Flughafen Genf wurde im vorpandemischen Jahr 2019 eine Studie «profil des pax» durchgeführt, wofür rund 4000 Passagiere/-innen befragt wurden. Insgesamt 32 Prozent der Touristen/-innen gaben an, die Schweiz als Wohnsitz zu haben und 25 Prozent der Passagiere/-innen kamen aus Frankreich. Damit haben 43 Prozent der Lokalpassagiere/-innen einen Wohnsitz in restlichen Ländern. 68 Prozent können somit dem Tourismus zugeordnet werden, wobei wiederum nicht erkennbar ist, wie viele davon der Schweiz zuordenbar sind.

#### *Flughäfen Bern Belp, Lugano Agno, Sion, St. Gallen Altenrhein*

- Im Jahre 2015 gab es an den restlichen Flughäfen insgesamt 214'610 abfliegende Lokalpassagiere.

### **7.5.5.3 Berechnungen zu den Lokalpassagieren aus dem Ausland**

Basierend auf der Grundlage dieser offiziellen Eckwerte wird die Anzahl an ausländischen Touristen/-innen im Schweizer Tourismus abgeschätzt, die mit dem Flugzeug einreisen. Gemäss Tabelle 41 können für die Flughäfen in der Schweiz für das Jahr 2015 begründet rund 13 Mio. abfliegende Lokalpassagiere abgeschätzt werden, die ihren Wohnort im Ausland haben. Dieser Wert ist nicht gleich zu setzen mit den Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz, da auch (grenznahe) Personen die schweizerischen Flughäfen nutzen.

<b>Abfliegende Lokalpassagiere</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Prozent</b>	<b>Quelle</b>
<i>Gesamt</i>	<i>21'038'821</i>	<i>100</i>	<i>BFS</i>
Zürich Kloten	9'715'253	46	BFS
Genf Cointrin	7'602'370	17	BFS
Basel Mulhouse Freiburg	3'506'588	36	BFS
Andere (Bern Belp etc.)	214'610	2	BFS
<i>Zürich Kloten</i>	<i>9'715'253</i>	<i>100</i>	Eigene Studien der Flughäfen
Wohnort Schweiz	3'983'254	41	
Rest	5'731'999	59	
<i>Genf Cointrin</i>	<i>7'602'370</i>	<i>100</i>	
Wohnort Schweiz	2'432'758	32	
Rest	5'169'612	68	
<i>Basel Mulhouse Freiburg</i>	<i>3'506'588</i>	<i>100</i>	
Wohnort Schweiz	1'262'372	36	
Wohnort Deutschland	767'943	22	
Wohnort Frankreich	511'962	15	
Rest	946'779	27	
Schweizerische Wohnbevölkerung			
Summe aus Wohnort Schweiz	7'910'527	38	Flughäfen/BFS
Plausibilisierung	6'880'738	-	BFS/ARE (2017)
<b>Wohnort Ausland</b>	<b>13'128'294</b>	<b>62</b>	<b>Flughäfen/BFS</b>

**Tabelle 41:** Berechnung Anzahl ausländischer Lokalpassagiere

#### **7.5.5.4 Plausibilisierung der Summe aus Wohnort Schweiz mit den Ergebnissen des MZMV**

Die errechneten 13 Mio. Touristen/-innen aus dem Ausland können plausibilisiert werden, indem der Restwert, der der schweizerischen Wohnbevölkerung zugeordnet wird, mit dem MZMV verglichen wird. Aus den Ergebnissen des MZMV 2015 ist bekannt, dass pro Schweizer/-in und Jahr 0.83 Flugreisen nachgefragt werden, die im Zusammenhang mit anschliessenden Übernachtungen stehen (BFS 2017b). Werden diese 0.83 Flugreisen pro Jahr auf die Schweizer Gesamtbevölkerung des Jahres 2015 (8'327'126) hochgerechnet, ergeben sich in diesem Fall 6'880'738 Flugreisen (Tabelle 41). Das Vertrauensintervall mit 90 Prozent des Eckwertes aus dem MZMV liegt bei einer Untergrenze von 6'661'701 und einer Obergrenze von 7'161'328 Flugreisen. Diese Flugreisen werden nachfolgend mit abfliegenden Lokalpassagieren/-innen aus der Schweiz gleichgesetzt (siehe auch ähnliches Vorgehen in Bosshardt et al. 2020). Es zeigt sich, dass der Wert aus dem MZMV mit dem Mengengerüst aus der Flugstatistik in Tabelle 41 gut vergleichbar ist. Im Umkehrschluss zeigt sich, dass der Eckwert von 13 Mio. Touristen/-innen aus dem Ausland an Schweizer Flughäfen einen gut begründeten Eckwert darstellt, auf



dessen Grundlage nachfolgend der Anteil Touristen/-innen in der Schweiz abgeschätzt werden kann.

### 7.5.5.5 Anteil Touristen/-innen aus dem Ausland an den ausländischen Lokalpassagieren/-innen

Die Schweizer Flughäfen werden von Bewohnenden des grenznahen Auslands auch als Abreiseorte verwendet (Einzugsgebiete Süddeutschland, Vorarlberg, Region *Auvergne-Rhone-Alpes* und *Alsace*). Dies gilt insbesondere für den *EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg*. Der Eckwert von 13. Mio. kann somit nicht direkt mit der Anzahl an Touristen/-innen in der Schweiz gleichgesetzt werden.

Für Zürich lässt sich der Anteil der Touristen/-innen in der Schweiz an den ausländischen Lokalpassagieren/-innen anhand von Befragungsdaten zum Abreiseort am Abreisetag abschätzen (52 Prozent). Für die restlichen Flughäfen muss – basierend auf diesem Ankerwert aus Zürich – eine Annahme von 50 Prozent für die Anzahl Touristen/-innen in der Schweiz an den ausländischen Lokalpassagieren/-innen getroffen werden (Tabelle 41).

Abfliegende Lokalpassagiere/-innen	Anzahl	Prozent	Quelle / Annahme
<b>Ausland</b>	<b>13'145'827</b>	<b>100</b>	<b>Flughäfen/BFS</b>
<b>Touristen/-innen in der Schweiz, aufgeteilt in</b>	<b>8'858'378</b>	<b>67</b>	
Zürich Kloten	5'044'159	38	52% Touristen aus dem Ausland in der Schweiz <sup>9</sup>
Basel Mulhouse Freiburg	1'122'108	9	Annahme 50 Prozent, basierend auf Zürich Kloten
Genf Cointrin	2'584'806	20	
Andere (Bern Belp etc.)	107'305	1	
<b>Flughafennutzende, wohnhaft im Ausland</b>	<b>4'287'449</b>	<b>33</b>	

**Tabelle 42:** Touristen/-innen an den ausländischen Lokalpassagieren/-innen

Generell gilt nach diesen Berechnungen, dass pro Flughafen durchschnittlich 12 % der Fluggäste aus dem nahen Ausland der schweizerischen Flughäfen entstammen. 52% der Abflüge lassen sich den Tourist/-innen aus dem Ausland in der Schweiz zuordnen. 36% der Flugreisenden entfallen auf die Schweizerische Wohnbevölkerung.

### 7.5.5.6 Anteil Freizeitreisende und Geschäftsreisende an der Anzahl Touristen/-innen in der Schweiz (Lokalpassagiere/-innen im Flugverkehr)

Um die Anteile in hauptsächlich Freizeitreisende und Geschäftsreisende zu unterteilen, wird auf die EUROSTAT Datenbank «Reisen nach Zweck» zurückgegriffen. Hier lag in der Europäischen Union (EU-27) der Anteil der Geschäftsreisen zwischen den Jahren 2012 und 2021 bei 8 bis 12 Prozent an allen Reisen. Im Jahr 2015 betrug der Anteil 10 Prozent. Im Vergleich lag der Anteil der Geschäftsreisen bei der schweizerischen Bevölkerung gemäss MZMV ebenfalls bei 10 Prozent (BFS/ARE 2017). So liegt ein gut begründeter Anteilswert vor, um den Gesamtwert nach Mobilitätszwecken zu differenzieren (Tabelle 43). Der Mobilitätszweck Einkauf kann

<sup>9</sup> Flughafen-Studie: 88 Prozent Anreise aus CH multipliziert mit 59 Prozent Wohnsitz im Ausland = 52 Prozent Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz

nicht gesondert ausgewiesen werden und ist aufgrund der geringen Menge vernachlässigbar respektive ist bereits der Freizeit zugeordnet.

Abfliegende Lokalpassagiere/-innen	Anzahl	Prozent	Quelle
Touristen/-innen in der Schweiz, davon	8'858'378	100	Tabelle 17
Freizeit	7'972'540	90	Eurostat
Geschäft	885'838	10	«Reisen nach Zweck»

**Tabelle 43:** Touristen/-innen aus dem Ausland nach Geschäftsreisen und Freizeit

### 7.5.5.7 Reisedistanzen der Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz (Lokalpassagiere/-innen)

Da die Hauptflughäfen grenznah gelegen sind, werden als Annahme die An- und Abreisedistanzen aus der A+GQPV 2015 für den Zielverkehr verwendet (verdoppelte Reisedistanzen, da Hinweg und Rückweg). Dies setzt den Analogieschluss voraus, dass Touristen/-innen im Landverkehr dieselben Ziele aufsuchen als diejenigen im Flugverkehr (Tabelle 44). Allerdings dürfte der Anteil Städtereisen bei den Flugreisenden höher sein. Rund 1 Mrd. Pkm entfallen somit auf die An- und Abreisen der Tourist/-innen, die mit dem Flugzeug anreisen.

Mobilitätzweck	Anzahl Personenreisen (in Mio.)	Ø – Reisedistanz für An- und Abreise (in km)	Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)
<b>Freizeit</b>	8.0	102.6	0.8
<b>Geschäft</b>	0.9	112.1	0.1
<b>Total</b>	8.9	103.6	0.9

**Quelle:** Eigene Berechnungen, Reisedistanz auf Grundlage A+GQPV 2015 und Anzahl Personen gemäss **Tabelle 43**

**Tabelle 44:** Verkehrsleistung Touristen/-innen aus dem Ausland mit Anreise Flugzeug

### 7.5.5.8 Verkehrsmittelnutzung der Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz (Lokalpassagiere/-innen)

Um die Verkehrsleistung aus Tabelle 44 nach Verkehrsmittel zu differenzieren, werden die Anteile der Hauptverkehrsmittelnutzung je Reise in der Schweiz für diejenigen Personen berechnet, die mit dem Flugzeug in die Schweiz anreisen.

Grundlage für diese Auswertung stellt eine Sonderauswertung des Tourismus Monitor Schweiz TMS aus dem Jahr 2017 dar. Es wird unterstellt, dass sich die Anteile nicht nach Freizeit- und Geschäftsreisen unterscheiden, da der TMS 2017 nur die Freizeitreisenden beinhaltet.

Tabelle 45 zeigt, dass ausländische Touristen/-innen, die mit dem Flugzeug anreisen, zu 67 Prozent und damit überproportional häufig den ÖV im Vergleich zur Gesamtpopulation aller Touristen/-innen in der Schweiz nutzen (36 Prozent). Dieses Ergebnis ist mit anderen Studien vergleichbar (Danalet et al. 2023, S. 14).

Der MIV beinhaltet die Verkehrsmittel Auto, Camper/Campervan und Motorrad. Der «Kollektive MIV» beinhaltet den Reisebus (Car) sowie Kleinbusse (Bedarfsverkehr). Kollektive öffentliche Verkehrsmittel beinhalten die Bahn, das Tram, sowie der (Fern-)Bus (mit Fahrplan). Die restlichen Verkehrsmittel (Rest) beinhalten das Velo, das Bike und andere.

Anreise Schweiz	ÖV (in Prozent)	Kollektiv MIV (in Prozent)	MIV (in Prozent)	Andere (in Prozent)
<b>Flugzeug (n = 5'983)</b>	67.2	2.8	25.2	4.8
<b>Total (n = 22'128)</b>	36.2	1.8	60.2	1.8

**Quelle:** TMS 2017, Fallzahl n (ungewichtet)

**Tabelle 45:** Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen Ausland

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Abfrage des Verkehrsmittels im TMS 2017 ebenfalls nach dem Hauptverkehrsmittel erfolgt («Was war Ihr Hauptverkehrsmittel in der Schweiz?»). In der Befragung wird allerdings nicht weiter ausgeführt, was sich die befragten Personen unter Hauptverkehrsmittel vorstellen sollen. Die Anteile in Tabelle 45 werden in diesem Ansatz als leistungsbasierter Modalsplit verstanden und verwendet.

Die Verkehrsleistung eines Segments aus Tabelle 44, multipliziert mit den Anteilswerten aus demselben Segment aus Tabelle 45, ergibt wiederum die segmentspezifische Verkehrsleistung je Verkehrsmittelkategorien.

Mobilitätzweck	ÖV (in Mrd. Pkm)	Kollektiv MIV (in Mrd. Pkm)	MIV (in Mrd. Pkm)	Andere (in Mrd. Pkm)	Total (in Mrd. Pkm)
<b>Freizeit</b>	0.55	0.02	0.21	0.04	0.82
<b>Geschäft</b>	0.07	0.00	0.03	0.00	0.10
<b>Total</b>	0.62	0.03	0.23	0.04	0.92

**Quelle:** Eigene Berechnungen

**Tabelle 46:** Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen Ausland (2)

### 7.5.5.9 Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen

In Tabelle 20 werden Differenzierungsmöglichkeiten dieser Daten aufgezeigt. Ebenfalls werden Lücken des Quantifizierungsansatzes benannt, zentrale Annahmen vorgestellt und die Datenqualität diskutiert.

<b>Empfohlene Differenzierungsmöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 Tourismusregionen (ggf. gemäss Anteilen des TMS 17 und A+GQPV)</li> <li>• Zeit: Sommer-, Winter- und Zwischensaisons (gemäss Anteilen der Flugstatistik)</li> </ul>
<b>Lücken / zentrale Annahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die offizielle Statistik weist Nationalitäten bei lokalen Flugpassagieren/-innen nicht aus.</li> <li>• Diverse Annahmen zur Identifikation der ausländischen Touristen/-innen, die mit dem Flugzeug in die Schweiz anreisen.</li> <li>• Die zurückgelegten Distanzen liegen nicht vor und werden mit Analogieschlüssen aus der A+GQPV angenommen.</li> <li>• Es fehlen die Distanzen an den Reisezielen.</li> <li>• Hauptverkehrsmittel in der Schweiz entsprechen denjenigen Angaben aus dem TMS 17 für Touristen/-innen, die mit dem Flugzeug in der Schweiz ankommen.</li> </ul>
<b>Datenqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gesamte Anzahl an Lokalpassagiere an Schweizer Flughäfen bilden einen verlässlichen Startpunkt für das Mengengerüst.</li> <li>• Vergleichbare Kennzahlen zum Flugverkehr der schweizerischen Wohnbevölkerung, wie sie aus dem MZMV ermittelbar sind.</li> </ul>

**Tabelle 47:** Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen

### 7.5.6 Verkehr in der Destination: Vergleich der Aufenthaltsdauer aus HESTA/PASTA und TMS 2017

Um den Verkehr in der Destination zu berechnen, müssen Angaben über die Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland in einem Jahr in der Schweiz, ihre Aufenthaltsdauer in der Destination (ohne An- und Abreisetage), ihre durchschnittlichen täglichen Reisedistanzen in der Destination und ihre Verkehrsmittelnutzung vorliegen.

#### 7.5.6.1 Anzahl ausländischer Touristen/-innen in einem Jahr in der Schweiz

Aus der A+GQPV 15 und der Flugstatistik errechnet sich ein Aufkommen von insgesamt 108 Millionen Reisen von ausländischen Touristen/-innen innerhalb eines Jahres in der Schweiz (Tabelle 48).

Differenzierung	Mobilitätszweck	Anzahl Personenreisen = Touristen/-innen (in Mio.)
<b>Landverkehr (nur Zielverkehr, ohne Transit)</b> (Hinweis: 1/2 aus Tabelle 37 für MIV, da Dopplung für die Ausreise für den MIV)	Freizeit	63.3
	Geschäft	13.2
	Einkauf	22.8
<b>Flugverkehr</b>	Freizeit	8.0
	Geschäft	0.9
<b>Total</b>	Freizeit	71.3
	Geschäft	14.1
	Einkauf	22.8
<b>Gesamttotal</b>		<b>108.2</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen A+GQPV, Flugstatistik

**Tabelle 48:** Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz (Referenz: 2015)

Hieraus ergeben sich die Anteile in Tabelle 49 für die Art der Grenzübergang von Touristen/-innen aus dem Ausland.

Grenzquerungen	Anzahl Personenreisen = Touristen/-innen (in Mio.)	Anteil (in Prozent)
<b>Flug</b>	8.9	8
<b>Zug</b>	7.1	7
<b>Strasse</b>	92.2	85
<b>Total</b>	<b>108.2</b>	<b>100</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen A+GQPV 2015, Flugstatistik

**Tabelle 49:** Grenzquerungen von Touristen/-innen aus dem Ausland (Referenz: 2015)

### 7.5.6.2 Aufenthaltsdauer in der Destination (ohne An- und Abreisetage)

Zudem sind Informationen zur durchschnittlichen Aufenthaltsdauer pro ausländischer/m Touristen/-in in der Schweiz nötig.

Aus der Beherbergungsstatistik (HESTA) werden Befragungen bei 6000 Hotels, Kurbetrieben und Campingplätzen realisiert. Ergänzend erhebt die Parahotellerieestatistik (PASTA) das Angebot und die Nachfrage in kommerziell bewirtschafteten Ferienwohnungen und in Kollektivunterkünften. In beiden Statistiken können Aussagen über die Anzahl Ankünfte und die Logiernächte nach Touristenherkunftsland ermittelt werden. Der Quotient aus Logiernächten geteilt durch Ankünfte ergibt in der Beherbergungsstatistik die Aufenthaltsdauer in Anzahl Nächten. Für die Auswertungen werden nur Touristen/-innen aus dem Ausland in HESTA und PASTA ausgewählt. Tabelle 50 zeigt die Aufenthaltsdauer gemessen in Nächten aus Sicht der Hotelbetriebe.

Datenquelle	Unterkunftsart	Anzahl Übernachtungen
HESTA	Hotels und Kurbetriebe	2.1
PASTA	Ferienwohnungen	6.8 *
	Kollektivunterkünfte	2.6 *
	Campingplätze	2.7
	<b>Total</b>	<b>12.1</b>

**Quelle:** BFS (2023c), \*Datenreihe aus PASTA beginnt ab 2016, damit Wert für das Jahr 2015

**Tabelle 50:** Nächte in Beherbergungsbetrieben für Touristen/-innen aus dem Ausland

Die Aufenthaltsdauer in den Beherbergungsbetrieben in Tabelle 50 ist nicht gleichzusetzen mit der Aufenthaltsdauer je Tourist/-in in der Schweiz. Grund sind hierfür Rundreisen. Rundreisende suchen mehrere Destinationen innerhalb des Reiselandes auf, an denen sie jeweils mindestens einmal übernachten. Rundreisende haben mehrere Aufenthalte in Hotels (oder anderen Beherbergungsbetrieben) und so müsste der Durchschnittswert höher liegen als in Tabelle 50. In einer ersten Näherung sollte die Aufenthaltsdauer von rund sieben Nächten und damit acht Reisetagen in Ferienwohnungen eine gute Richtschnur bieten, weil bei diesem Ferientyp in aller Regel eine Rundreise selten vorkommen dürfte.

Eigene Auswertungen des TMS 2017 zeigen ergänzend, dass der Anteil Rundreisender in der Schweiz bei den ausländischen Touristen/-innen aus Europa bei 27.4 Prozent liegt und bei den Touristen/-innen aus den Fernmärkten (Amerika, Asien, Afrika und Ozeanien) bei 72.5 Prozent (Tabelle 51).

Herkunft	Anteil Rundreisende (in Prozent)
<b>Europa (EU - 27)</b> (n = 2414)	27.4
<b>Fernmärkte (Rest)</b> (n = 3392)	72.5

**Quelle:** Eigene Auswertungen TMS 2017, n = 12 884 gesamt (ungewichtet)

**Tabelle 51:** Rundreisende in der Schweiz (in Prozent)

Alternativ zum Vorgehen auf der Grundlage der Beherbergungsstatistik kann anhand des TMS 2017 die durchschnittliche Aufenthaltsdauer je Tourist/-in aus dem Ausland (und nicht je Beherbergungstyp, wie in Tabelle 50) in der Schweiz ermittelt werden. Die Aufenthaltsdauer in der Schweiz wurde im TMS 2017 explizit abgefragt<sup>10</sup>. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer für die Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz gemäss TMS 2015 beträgt 8.5 Nächte für Reisende aus Europa und 8.9 Nächte für Reisende aus den Fernmärkten (Tabelle 52). In dieser Statistik sind nur Übernachtungstouristen/-innen und keine Tagesreisenden beinhaltet.

<sup>10</sup> Variable «nights\_CH»: «How many nights in total did you spend in Switzerland during your holiday?»

Herkunft	Anzahl Übernachtungen
<b>Europa (EU - 27)</b>	8.5
<b>Fernmärkte (Rest)</b>	8.9
<b>Total</b>	8.6

**Quelle:** Eigene Auswertungen TMS 2017, n = 12 884

**Tabelle 52:** Nächten von Touristen/-innen aus dem Ausland

Die Übernachtungszahlen aus dem TMS 2017 lassen sich zudem nach Verkehrsmittel, das für die Einreise in die Schweiz verwendet wurde, differenzieren. Dabei zeigt sich in Tabelle 53, dass die Aufenthaltsdauer für Touristen/-innen aus den Fernmärkten, die mit dem Flugzeug einreisen, gar 10.4 Nächte pro Aufenthalt in der Schweiz beträgt.

Herkunft und Verkehrsmittel für Einreise	Anzahl Übernachtungen
<b>Europa (EU - 27)</b>	
Flugzeug	8.0
Zug	7.4
Auto (und andere)	9.0
<b>Fernmärkte (Rest)</b>	
Flugzeug	10.4
Zug	5.9
Auto (und andere)	5.1

**Quelle:** Eigene Auswertungen TMS 2017, n = 12 884

**Tabelle 53:** Nächten von Touristen/-innen aus dem Ausland nach Verkehrsmittel

Eine weitere Datenquellen für die Anzahl Übernachtungen bei mehrtätigen einreisenden Geschäfts- und Freizeitreisen stellt die A+GQPV 2015 dar (Tabelle 54).

Differenzierung	Anzahl Übernachtungen	
Strasse (Zielverkehr)	Geschäft	4.8
	Freizeit	6.3
Schiene (Zielverkehr)	Geschäft	4.8
	Freizeit	6.5

**Quelle:** Eigene Berechnungen gemäss A+GQPV 2015

**Tabelle 54:** Nächten je Tourist/in aus dem Ausland nach Strasse, Schiene, Mobilitätszweck

Aufgrund der Differenzierungsmöglichkeiten werden Tabelle 53 und Tabelle 54 in diesem Ansatz zur Bestimmung der Aufenthaltsdauer in der Schweiz verwendet. Anhand dieser Eckwerte können Verkehrstage in der Schweiz für Übernachtungstouristen/-innen ermittelt werden und eine Differenzierung nach Flugreisenden nach Europa und Fernmärkten sowie nach den Mobilitätszwecken Strasse und Schiene erfolgen.

### 7.5.6.3 Differenzierung nach Übernachtungs- und Tagestouristen/-innen

In diesem Ansatz werden alle Flugreisen den Übernachtungsreisen hinzugezählt. In den Daten des Landverkehrs aus der A+GQPV mit dem Stand 2015 ist zudem ermittelbar, wie die Anteile für Tages- und Übernachtungstouristen/-innen bei Freizeitreisenden und Geschäftsreisen sind. Einkaufsreisende werden den Tagesreisenden hinzugezählt und werden nicht nach der Aufenthaltsdauer befragt. Zudem werden Flugreisen nie dem hauptsächlichen Zweck des Einkaufs zugeordnet. Basierend auf diesen Daten ergeben sich die folgenden Anteile in Tabelle 55.

Differenzierung	Tagesreisen (in Prozent)	Reisen mit Übernachtungen (in Prozent)
<b>Freizeit</b>	<b>53.7</b>	<b>46.3</b>
Schiennenverkehr	34.6	65.4
Strassenverkehr	55.4	44.6
<b>Geschäft</b>	<b>54.4</b>	<b>45.6</b>
Schiennenverkehr	44.5	55.5
Strassenverkehr	55.8	44.2
<b>Einkauf</b>	<b>100.0</b>	<b>0.0</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen, A+GQPV 2015 (sh. S. 38, S. 45)

**Tabelle 55:** Tagesausflüge und Reisen mit Übernachtung nach Strasse und Schiene

### 7.5.6.4 Differenzierung der Flugeinreisenden nach Europa und Fernmärkten

Aus den Informationen des BFS zu den Linien- und Charterverkehren geht hervor, dass im Jahre 2015 19 Prozent der abfliegenden Lokalpassagiere/-innen Amerika, Asien, Afrika und Ozeanien und 81 Prozent Europa als Ziel hatten (BFS 2023d). Wohlwissend, dass dieser Anteil auch die Schweizer Wohnbevölkerung beinhalten, werden diese Anteile verwendet, um die ausländischen Touristen/-innen, die in der Schweiz mit dem Flugzeug anreisen, in einem ersten Schritt in Europa und Fernmärkte aufzuteilen. Grund der Differenzierung ist, dass diese beiden Segmente eine unterschiedliche Aufenthaltsdauer aufweisen (Tabelle 53).

## 7.5.7 Verkehrstage in der Destination

Die nötigen Eckwerte zur Berechnung der Verkehrsleistung für die An- und Abreise wurden bereits über die A+GQPV 2015 quantifiziert (Kapitel 6.1.1). Zur Berechnung der Verkehrstage werden somit die An- und Abreise von der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer abgezogen. So errechnen sich die Verkehrstage in der Destination aus der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in Nächten abzüglich des Werts eins (oder die Anzahl Ferientage, also Nächte plus eins minus die An- und Abreise). In Tabelle 56 erfolgt ein Zusammenzug der Anzahl Personenreisen mit den durchschnittlichen Verkehrstagen in der Destination gemäss Tabelle 48, Tabelle 53 und Tabelle 54.



Differenzierung	Mobilitätszweck	Anzahl Personenreisen = Touristen/-innen (in Mio.)	Ø – Verkehrstage in der Destination	Verkehrstage in der Destination (in Mio.)
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Auto)</b>	<b>Freizeit</b>	58.2	-	
	Tagesreisen (55 Prozent)	32.0	0	0.0
	Übernachtung (45 Prozent)	26.2	5.3	138.7
	<b>Geschäft</b>	11.6	-	
	Tagesreisen (56 Prozent)	6.5	0	0.0
	Übernachtung (44 Prozent)	5.1	3.8	19.3
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Zug)</b>	<b>Einkauf</b>	22.4	0	0.0
	<b>Freizeit</b>	5.2	-	
	Tagesreisen (35 Prozent)	1.8	0	0.0
	Übernachtung (65 Prozent)	3.3	5.3	17.8
	<b>Geschäft</b>	1.6	-	
	Tagesreisen (45 Prozent)	0.7	0	0.0
<b>Flugverkehr (EU – 27)</b>	Übernachtung (55 Prozent)	0.9	3.8	3.4
	<b>Einkauf</b>	0.3	0	0.0
	<b>Freizeit</b>	6.5	7	45.5
<b>Flugverkehr (Fernmärkte)</b>	<b>Geschäft</b>	0.7	3.8	2.7
	<b>Freizeit</b>	1.5	9.4	14.1
<b>Gesamttotal</b>	<b>Geschäft</b>	0.2	3.8	0.8
		<b>108.2</b>	<b>2.2</b>	<b>242.2</b>

**Quelle:** Eigene Berechnungen A+GQPV, Flugstatistik; Tagesreisen = 0, da nur der Verkehr für An- und Abreise verwendet wird

**Tabelle 56:** Verkehrstage in der Destination

Für die Tagesreisen werden keine zusätzlichen Verkehrstage angenommen. Hier werden die Angaben für Distanzen und Verkehrsmittel direkt aus der Erhebung A+GQPV entnommen. Die Distanzen an der Destination sind in diesem Fall vernachlässigbar, da aufgrund des begrenzten

Zeitbudgets, das Reiseziel in der Regel direkt angefahren wird. In Tabelle 56 werden die Verkehrstage «in der Destination» (ohne An- und Abreise) ermittelt. In der Schweiz erzeugen im Jahr 108.2 Millionen ausländische Übernachtungs-Touristen/-innen insgesamt 242.2 Millionen Verkehrstage in der Destination (Tagestouristen/-innen sind ausgenommen).

### 7.5.8 Plausibilisierung Flugverkehr (Fernmärkte) anhand der Studie Fernmärkte nach Laesser (2023)

Gemäss eigenen Berechnungen in Tabelle 48 kommen jährlich 8.9 Mio. Touristen/-innen aus dem Ausland mit dem Flugzeug mit dem Reiseziel Schweiz an. Laesser (2023, S.13) definiert Fernmärkte als «aussereuropäische Residenzländer von Besuchern der Schweiz, d.h. Personen mit einem Wohnsitz in einem aussereuropäischen Land». In Laesser (2023, S.26, Tabelle 6) werden 8.2 Mio. Logiernächte ausgewiesen, die den Fernmärkten zugeschrieben werden. Bei sieben Aufenthaltstagen, die Laesser (2023) als konservativen Umrechnungsfaktor verwendet, sind dies insgesamt 1.2 Mio. Flugreisende aus den Fernmärkten pro Jahr in der Schweiz. Die eigene Tabelle 56 zählt 1.7 Mio. Flugreisen für die Fernmärkte.

Der Unterschied kann einerseits auf die unterschiedlichen Datenstände zurückgeführt werden (dieser Ansatz beruht auf dem Jahr 2015 und 2017 bei Laesser 2023, S. 20). Andererseits werden verschiedene Datengrundlagen für die Quantifizierungsansätze verwendet. Dieser Ansatz verwendet die Flugstatistik des BFS während HESTA/PASTA bei Laesser (2023) zugrunde liegt. Der höhere Wert in diesem Ansatz (1.7 Mio. vs. 1.2 Mio. bei Laesser 2023) ergibt sich daraus, dass nicht alle Flugreisenden aus den Fernmärkten in HESTA/PASTA abgebildet sind. Es können auch Übernachtung bei Freunden, Bekannten oder in Privatunterkünften (via Buchungsplattformen) erfolgen. Diese sind in diesem Ansatz aufgrund des Rückgriffs auf die Flugstatistik beinhaltet. Generell zeigt sich, dass das Mengengerüst auf vergleichbarer Flughöhe mit Laesser (2023) liegt.

### 7.5.9 Durchschnittliche Reisedistanzen an einem Verkehrstag in der Destination

Nachdem die Verkehrstage in der Destination der Touristen/-innen aus dem Ausland in Tabelle 56 abgeschätzt wurden, benötigt es Angaben zu den durchschnittlichen Tagesdistanzen an einem Verkehrstag in der Destination (ohne An- und Abreise). Für diese Kennzahlen gibt es keine verlässlichen Grundlagen und es liegen auch keine publizierten Einzelfallstudien vor, die durchschnittliche Tagesdistanzen in der Destination von Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz ausweisen.

Vermutlich weisen diese Tagesdistanzen eine hohe Varianz auf, da die täglichen Aktivitätsräume von Touristen/-innen aus dem Ausland sehr unterschiedlich sein dürften. Beritelli et al. (2014) unterscheiden unterschiedliche räumliche Verhaltensweisen der Touristen/-innen von *stay put* (Städtetrip oder generelles verbleiben in einer einzelnen Destination) über *Freewheeling* (*Rundreisende*) bis *Hub and Spoke* (zentraler Ort für die Übernachtung mit diversen Tagesreisen zu den unterschiedlichsten Destinationen).

Für den vorliegenden Ansatz wurden mehrere Schätzvarianten geprüft, um so einen Übergangswert zu erzeugen, bis weitere empirische Studien in Zukunft vorliegen.

### 7.5.9.1 Schätzung 1: Verkehr in der Destination gemäss Stichtagsmobilität des MZMV

Tabelle 57 zeigt Berechnungen von Tagesdistanzen basierend auf dem Etappendatensatz des MZMV der schweizerischen Wohnbevölkerung zur besseren Abschätzung des «Verkehrs in der Destination» (Analogieschluss für «Touristen/-innen aus dem Ausland»). Ausgewählt wurden Personen, bei denen weder die erste Etappe noch die letzte Etappe dem Wohnort zuzuordnen ist. Falls der erste Mobilitätszweck Freizeit oder Geschäft war, wurde die Tagesdistanzen differenziert berechnet. Tabelle 57 zeigt Tagesdistanzen von rund 35 Kilometern in der Freizeit und 91 Kilometern für geschäftliche Mobilitätszwecke. Letztere dürften aber aufgrund der geringen Fallzahl wenig belastbar sein.

Erster Mobilitätszweck am Stichtag	Tagesdistanz (Mittelwert)	Methode
Freizeit (n = 756 Personen)	35.2 km	Etappenstart und Etappenende am Stichtag ist nicht Wohnort der Person
Geschäft (n = 44 Personen)	91.2 km	

**Quelle:** Eigene Berechnungen MZMV, nur Inlandetappen

**Tabelle 57:** Durchschnittlichen Tagesdistanz in der Destination (indikativ)

### 7.5.9.2 Schätzung 2: *Intervista Footprint Panel* (kostenpflichtig)

Für diese Studie wurde eine Sonderauswertung des *Intervista Footprint Panel* vorgenommen. Diese Befragung beansprucht für sich, repräsentativ für die Schweizer Wohnbevölkerung zu sein. Die Verwendung von Eckwerten des *Intervista Footprint Panel* gründet ebenfalls auf dem Analogieschluss, dass sich die Touristen/-innen aus dem Ausland analog zu schweizerischen Touristen/-innen in einer Destination verhalten. In den Beispielregionen der Stadt Luzern (Städtereisende, *stay put*) und Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee (Rundreisende, *Freewheeling*) mag dies aufgrund der Attraktionspunkte (Verkehrshaus bis Rigi) vermutlich zutreffen.

In den Daten des *Intervista Footprint Panel* werden für die Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee Bewegungsdaten anhand von Mobiltelefonen sowie soziodemografische Faktoren erfasst. Grundlage der Sonderauswertung sind die angefallenen Daten von Januar bis Dezember 2019. Insgesamt wurden 1'524 Besuchstage von 437 Panelisten/-innen in der Stadt Luzern betrachtet und 914 Besuchstage von 323 Panelisten/-innen in der Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee. Für die Analyse wurden Personen ausgewählt, die weder in der Destination wohnen noch arbeiten. Zudem wurde der empirisch ermittelte Grenzwert von 82 Kilometern zwischen Wohnort und Aktivitätsziel (Kapitel 7.4.2.6) und eine Aktivitätsdauer von mindestens 3 Stunden gemäss BFS-Definition für die Identifikation der Fälle angewendet, wobei zusätzlich der Aufenthalt mind. 2 Stunden (Ankunft bis Abfahrt) im Gebiet erfolgen musste (Standard *Intervista*). Ausgeschlossen wurden Personen, die sich zudem regelmässig im Gebiet aufhalten. Dies wurde mit mehr als 30 Tagen pro Jahr im Gebiet definiert. Die An- und Abreise als auch die Weiterreisen wurden aus den Auswertungen exkludiert. Die Auswertungen erfolgen getrennt für die Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee und für die Stadt Luzern. Bei der Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee handelt es sich um eine der 13 Tourismusregionen der Schweiz. Diese umfasst alle Zentralschweizer Kantone ausser den Kanton Zug, der zur Tourismusregion Zürich gehört (vgl. BFS 2023c).

Tabelle 58 zeigt, dass die Tagesdistanzen in der Destination für die Stadt Luzern bei 3.4 Kilometern liegen. In der Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee selbst liegt der Wert bei 11.3 Kilometern pro Aufenthaltstag eines/-r schweizerischen Touristen/-in.

Region	Tagesdistanz (Mittelwert)	Basis
Stadt Luzern	3.4	1'524 Besuchstage von 437 Panelisten/-innen
Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee	11.3	914 Besuchstage von 323 Panelisten/-innen

**Quelle:** Sonderauswertung Intervista Footprint Panel, Datenstand von Januar bis Dezember 2019

**Tabelle 58:** Tagesdistanzen gemäss Intervista Footprint Panel (indikativ)

### 7.5.10 Verkehrsleistung in der Destination

In Tabelle 59 werden nun die Eckwerte aus den vorherigen Tabellen miteinander kombiniert. Für die Rundreisenden wird als durchschnittliche Tagesdistanz (in km) der Wert aus Tabelle 57 des MZMV für Freizeit verwendet. Dieser Wert wird ebenfalls für den Mobilitätszweck Geschäft verwendet, da die 44 Personen nicht als indikativ für einen Schätzwert erachtet werden. Die Schätzung 2 aus dem Intervista Footprint Panel wird nicht weiterverfolgt.

Aus Tabelle 59 errechnet sich, dass zusätzlich 8.5 Mrd. Pkm im Tourismusverkehr für den Verkehr während des Aufenthalts in der Destination im Falle von Tourist/-innen aus dem Ausland anfallen.

Differenzierung	Mobilitätswzweck	Verkehrstage in der Destination (in Mio.)	Durchschnittliche Tagesdistanz (in km)	Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm)
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Auto)</b>	<b>Freizeit</b>	138.7		
	Destination (72.6 Prozent)	100.7	35.2	3.545
	Rundreisende (27.4 Prozent)	38.0	35.2	1.338
	<b>Geschäft</b>	19.3	35.2	0.680
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Zug)</b>	<b>Einkauf</b>	22.4		
	<b>Freizeit</b>	17.8		
	Destination (72.6 Prozent)	12.9	35.2	0.454
	Rundreisende (27.4 Prozent)	4.9	35.2	0.171
<b>Flugverkehr (EU – 27)</b>	<b>Geschäft</b>	3.4	35.2	0.119
	<b>Einkauf</b>	0.0		
	<b>Freizeit</b>	45.5		
	Destination (72.6 Prozent)	33.0	35.2	1.163
<b>Flugverkehr (Fernmärkte)</b>	Rundreisende (27.4 Prozent)	12.5	35.2	0.439
	<b>Geschäft</b>	2.7	35.2	0.094
	<b>Freizeit</b>	14.1	-	
	Destination (27.5 Prozent)	3.9	35.2	0.136
<b>Gesamttotal</b>	Rundreisende (72.5 Prozent)	10.2	35.2	0.360
	<b>Geschäft</b>	0.8	35.2	0.027
		<b>242.2</b>	<b>35.2</b>	<b>8.526</b>

**Tabelle 59:** Verkehrstage in der Destination und Tagesdistanzen

### 7.5.11 Verkehrsmittelnutzung für die Verkehrstage in der Destination

Um die Verkehrsmittelnutzung für die Rundreisenden in der Freizeit abzuschätzen, können Anteile aus der TMS zum Hauptverkehrsmittel je Reise in der Schweiz verwendet werden. Hierfür wird eine Differenzierung der Verkehrsmittel für die Anreise gemäss Tabelle 60 vorgenommen.

Verkehrsmittel für die Anreise in die Schweiz	Verkehrsmittel während des Aufenthalts in der Schweiz			
	ÖV (in Prozent)	Kollektive MIV (in Prozent)	MIV (in Prozent)	Andere (in Prozent)
<b>Auto (n = 5262)</b>	13.3	5.1	80.1	1.5
<b>Zug (n = 1816)</b>	82.7	1.3	14.7	1.3
<b>Flugzeug (EU – 27, n = 2414)</b>	60.8	1.8	30.4	7.1
<b>Flugzeug (Fernmärkte, n= 3392)</b>	73.2	4.1	20.2	2.5
<b>Total (n = 12884)</b>	43.5	3.8	50.1	2.6

**Quelle:** TMS 2017, Fallzahl n (ungewichtet)

**Tabelle 60:** Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen aus dem Ausland

Die Verkehrsleistung eines Segments aus Tabelle 59, multipliziert mit den Anteilswerten aus demselben Segment aus Tabelle 60 ergibt die segmentspezifische Verkehrsleistung je Verkehrsmittelkategorien. In Tabelle 61 wird die Verkehrsleistung je Segment dargestellt. Da der Mobilitätswert Einkauf im Rahmen der A+GQPV als Tagesaktivität erfasst wird und darin die An- und Abreise erfasst wird, entsteht in diesem Ansatz keine Verkehrsleistung in der Destination. Die Verkehrsleistung in der Destination wird in dieser Differenzierung dargestellt, so dass Eckwerte aus zukünftigen empirischen Studien zum Verkehrsverhalten in der Destination verwendet werden können.

Differenzierung	Mobilitätszweck	ÖV (in Mrd. Pkm)	MIV (inkl. kollektiv) (in Mrd. Pkm)	Andere (in Mrd. Pkm)	Total (in Mrd. Pkm)
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Auto)</b>	<b>Freizeit</b>	<b>0.65</b>	<b>4.16</b>	<b>0.07</b>	<b>4.88</b>
	Destination (72.6 Prozent)	0.47	3.02	0.05	3.55
	Rundreisende (27.4 Prozent)	0.18	1.14	0.02	1.34
	<b>Geschäft</b>	0.09	0.58	0.01	0.68
	<b>Einkauf</b>	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Landverkehr (Zielverkehr mit Zug)</b>	<b>Freizeit</b>	<b>0.52</b>	<b>0.10</b>	<b>0.01</b>	<b>0.62</b>
	Destination (72.6 Prozent)	0.38	0.07	0.01	0.45
	Rundreisende (27.4Prozent)	0.14	0.03	0.00	0.17
	<b>Geschäft</b>	0.10	0.02	0.00	0.12
	<b>Einkauf</b>	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Flugverkehr (EU - 27)</b>	<b>Freizeit</b>	<b>0.97</b>	<b>0.52</b>	<b>0.11</b>	<b>1.60</b>
	Destination (72.6 Prozent)	0.71	0.37	0.08	1.16
	Rundreisende (27.4 Prozent)	0.27	0.14	0.03	0.44
	<b>Geschäft</b>	0.06	0.03	0.01	0.09
	<b>Einkauf</b>	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Flugverkehr (Fernmärkte)</b>	<b>Freizeit</b>	<b>0.36</b>	<b>0.12</b>	<b>0.01</b>	<b>0.50</b>
	Destination (27.5 Prozent)	0.10	0.03	0.00	0.14
	Rundreisende (72.5 Prozent)	0.26	0.09	0.01	0.36
	<b>Geschäft</b>	0.02	0.01	0.00	0.03
	<b>Einkauf</b>	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Gesamttotal</b>		<b>2.77</b>	<b>5.53</b>	<b>0.22</b>	<b>8.53</b>

**Tabelle 61:** Verkehrsleistung in der Destination: Touristen/-innen aus dem Ausland

### 7.5.12 Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen

In Tabelle 62 werden Differenzierungsmöglichkeiten dieser Daten aufgezeigt. Ebenfalls werden Lücken des Quantifizierungsansatzes benannt, die Datenqualität diskutiert und zentrale Annahmen vorgestellt.

<b>Empfohlene Differenzierungsmöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 Tourismusregionen (gemäss Anteilen des TMS 17)</li> <li>• Zeit: Sommer-, Winter- und Zwischensaisons (gemäss Anteilen des TMS 17)</li> </ul>
<b>Lücken / zentrale Annahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es liegen keine Informationen zum Verkehr in der Destination für ausländische Touristen/-innen aus Studien vor.</li> <li>• Mittels Schätzungen basierend auf dem MZMV bezüglich der Schweizer Wohnbevölkerung können erste Eckwerte angenommen werden, die aber in zukünftigen Studien weiter validiert werden müssen (Forschungsbedarf).</li> </ul>
<b>Datenqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generell dürftige Datenqualität für das Mengengerüst für den Verkehr in den Destinationen für ausländische Touristen/-innen.</li> </ul>

**Tabelle 62:** Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen

## 7.6 Variante 3: «Touristen/-innen aus dem Ausland»

In Anlehnung an Laesser (2023) kann die Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland auch anhand der Anzahl Übernachtungen aus HESTA und PASTA abgeleitet werden. Da die Information zur Herkunft der Reisenden in der Beherbergungsstatistik vorhanden ist, erfolgt nachfolgend eine differenzierte Aufbereitung der Touristen/-innen aus dem Ausland in die Kategorien «Europa (EU – 27)» und «Fernmärkte». Die Daten aus HESTA liegen für das Jahr 2015 vollständig vor. Für PASTA ist es das Jahr 2017.

### 7.6.1 HESTA / PASTA

Die internationalen Ankünfte werden berechnet (Tabelle 63 für HESTA und Tabelle 64 für PASTA), indem die Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte) durch die durchschnittliche Übernachtungsdauer (*Length of Stay*) dividiert wird. Ein Beispiel: Kommt ein Amerikaner für sieben Tage in die Schweiz und übernachtet drei Nächte in Zermatt und drei Nächte in Zürich ergeben sich zwei internationale Ankünfte.

Differenzierung	Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte)	Ø – Übernachtungsdauer ( <i>Length of Stay</i> )	Internationale Ankünfte
Europa (EU - 27)	9'316'968	2.6	3'581'351
Fernmärkte	10'259'133	2.7	3'817'775
<b>Total</b>	<b>19'576'101</b>	<b>2.7</b>	<b>7'375'038</b>

**Tabelle 63:** Internationale Ankünfte HESTA 2015 (nur ausländische Touristen/-innen)



Differenzierung	Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte)	Ø – Übernachtungsdauer (Length of Stay)	Internationale Ankünfte
Europa (EU - 27)	3'664'243	4.0	916'442
Fernmärkte	1'378'014	3.5	396'767
<b>Total</b>	<b>5'042'257</b>	<b>3.7</b>	<b>1'347'725</b>

**Tabelle 64:** Internationale Ankünfte PASTA 2017 (nur ausländische Touristen/-innen)

Aus Tabelle 63 und Tabelle 64 ergeben sich rund 8.7 Mio. internationale Ankünfte, die auch die UNWTO (2023b), EU (2023) und die Weltbank (2023) für das Jahr 2015 für die internationalen Ankünften in der Schweiz offiziell aufführen. Die Schweiz gründet ihre Angaben zu den internationalen Ankünften auf der Beherbergungsstatistik. Informationen basierend auf Ankünften an Flughäfen oder bei Grenzübertritten gehen in diese Statistik nicht mit ein.

Nun sind die internationalen Ankünfte nicht mit der Anzahl an Reisenden gleichzusetzen. Als eine Näherung können die internationalen Ankünfte mit dem Anteil Rundreisender in der Schweiz aus Tabelle 51 gewichtet werden. Tabelle 65 zeigt die Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland, die aus diesem Ansatz hervorgehen.

Differenzierung	Anzahl Reisender
<b>Europa (EU - 27)</b>	3'265'397
<b>Fernmärkte (Rest)</b>	1'159'007
<b>Total</b>	<b>4'424'404</b>

**Quelle:** Eigene Auswertungen TMS 2017, HESTA/PASTA

**Tabelle 65:** Touristen/-innen aus dem Ausland gewichtet nach Anteil Rundreisender

Tabelle 65 zeigt, dass 4.4 Mio. Reisende ungefähr 8.7 Mio. internationale Ankünfte erzeugen. Das heisst, dass jede/-r Tourist/-in im Schnitt fast zwei Beherbergungen aufsucht. Für einen alternativen Lösungsweg kann die durchschnittliche Übernachtungsdauer aus der TMS 2017 für eine Umrechnung herangezogen werden. Diese ist tendenziell zu hoch, da sie keine Geschäftsreisen beinhaltet (Tabelle 66 und Tabelle 67).

Differenzierung	Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte)	Ø – Übernachtungsdauer gemäss TMS 2017	Anzahl Reisender
Europa (EU - 27)	9'317'044	8.5	1'099'707
Fernmärkte	10'259'251	8.9	1'156'972
<b>Total</b>	<b>19'576'295</b>	<b>8.6</b>	<b>2'279'609</b>

**Tabelle 66:** Touristen/-innen aus dem Ausland basierend auf HESTA und TMS 2017

Differenzierung	Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte)	Ø – Übernachtungsdauer gemäss TMS 2017	Anzahl Reisender
Europa (EU - 27)	3'664'243	8.5	432'497
Fernmärkte	1'378'014	8.9	155'403
<b>Total</b>	<b>5'042'257</b>	<b>8.6</b>	<b>587'158</b>

**Tabelle 67:** Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz nach PASTA und TMS 2017

Tabelle 66 und Tabelle 67 zeigen, dass die Anzahl Reisender ebenfalls auf ähnlichem tiefem Niveau ist. Grund könnte sein, dass weitere Unterkünfte, wie etwa Buchungsplattformen nicht berücksichtigt sind.

## 7.6.2 Buchungsplattformen

Seit 2020 berichten die vier Buchungsplattformen *Airbnb*, *Booking*, *Expedia Group* und *Tripadvisor* ihre Übernachtungsstatistiken für die Schweiz. Diese Daten lassen sich nach der Herkunft der Touristen/-innen differenzieren. Tabelle 68 zeigt die Eckwerte für die Anzahl Reisender, die mit der durchschnittlichen Übernachtungsdauer der Plattformbetreibenden und Buchungsplattformen errechnet wurde. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste beträgt bei Airbnb 3.4 Nächte im Jahr 2018 (Airbnb 2019). Im Jahr 2015 betrug dieser Wert 4.5 (Statista 2016). Es werden vom BFS nur zusammengefasste Daten für die vier Plattformen veröffentlicht und keine Daten zu einzelnen Plattformen offengelegt. Die Ergebnisse können aufgrund möglicher Überschneidungen nicht zu anderen Tourismusstatistiken (HESTA/PASTA) addiert werden. Aus diesem Grund handelt es bei Tabelle 68 lediglich um einen Näherungswert.

Differenzierung	Anzahl Übernachtungen im Jahr (Logiernächte)	Ø – Übernachtungsdauer gemäss Airbnb	Anzahl Reisender
Europa (EU - 27)	2'395'659	4.5	532'369
Fernmärkte	2'413'038	4.5	536'230
<b>Total</b>	<b>4'808'697</b>	<b>4.5</b>	<b>1'068'659</b>

**Quelle:** Jahr 2017; Buchungsplattformdaten (Eurostat, BFS – Experimentelle Statistiken), Statista (2016)

**Tabelle 68:** Touristen/-innen aus dem Ausland nach Buchungsplattformen

In Tabelle 69 erfolgt eine Gegenüberstellung der Aufkommenszahlen anhand der Beherbergungsstatistik (HESTA, PASTA, Buchungsplattformen) im Vergleich zu den Grenzquerungen und den Ankünften an Flughäfen aus Variante 1 und 2.

Anzahl	Anzahl Personen- reisen = Touristen/ innen (in Mio.)
<b>Variante 1 und 2 (Übernachtungstourismus)</b>	
Anreise Auto	31.3
Anreise Zug	4.2
Anreise Flugzeug	8.9
<b>Total</b>	<b>44.4</b>
<b>Variante 3 (Übernachtungstourismus)</b>	
HESTA / PASTA (Tabelle 65)	<b>4.4</b>
Buchungsplattformen	1.0
<b>Total</b>	<b>5.4</b>

**Tabelle 69:** Touristen/-innen aus dem Ausland im Vergleich

### 7.6.3 Fazit

Aus Tabelle 69 wird unmittelbar deutlich, dass Quantifizierungsansätze, die auf der Beherbergungsstatistik gründen, bezüglich der Anzahl Personenreisen, um einiges tiefer liegen, im Vergleich zu Ansätzen, die auf Zählungen an Grenzen und Flughäfen basieren. Personenreisen anhand der Grenzquerungen und Eintritten an Flughäfen sind um den Faktor acht grösser als diejenigen, die aus den Beherbergungsstatistiken abgeleitet werden können.

Gründe für diese Unterschiede sind wie folgt:

- Das Segment «Freunde und Verwandte besuchen» (visiting friends and relatives, vfr) wird nicht in der Beherbergungsstatistik abgebildet. Gemäss UNWTO (2023a) sind rund 15 Prozent aller Ankünfte der Rubrik *vfr*, Gesundheit und Religion zuzuordnen.
- In der Schweiz gibt es im Jahr 2021 etwa 4'500 Hotel und Kurbetriebe. Darunter sind auch kleine Anbieter (Gasthöfe mit grossem Restaurant und wenigen «Fremdenzimmern») (STV 2023). Es ist anzunehmen, dass die HESTA-Statistik mit ihren 6'000 Betrieben eine gute Abdeckung hat. Es gibt aber auch Betriebe, die ihre Unterkünfte nicht erfassen.
- Die Umrechnungsfaktoren, die aus der TMS 2017 abgeleitet werden, um Anzahl Übernachtungen in Reisende umzurechnen, sind zu hoch, da nur Freizeitreisende berücksichtigt werden können. Auch wenn die Faktoren reduziert werden, bleibt ein grosser Unterschied zwischen Mengengerüsten, die einerseits auf der Beherbergungsstatistik gründen und andererseits auf der Basis von Eintritten über die Grenze oder den Flughäfen.

Aufgrund der Unterschiede zwischen Erhebungen, die aus den Grenzquerungen abgeleitet werden und der Beherbergungsstatistik ist es wenig vielversprechend, eine Quantifizierung des Tourismusverkehrs nur auf der Grundlage der Beherbergungsstatistik durchzuführen. Zumal die Statistiken zur Grenzquerung auch Reisedistanzen und die Verkehrsmittelwahl beinhalten.

Grundsätzlich ist es möglich die Tabelle 63, Tabelle 64 und Tabelle 68 mit Reisedistanzen und Verkehrsmitteln zu koppeln, wie es in den vorherigen Kapiteln aufgezeigt wurde. Aufgrund der tiefen Aufkommenszahlen für Personenreisen wird nachfolgend jedoch davon abgesehen, da dieser Ansatz nicht weiterverfolgt wird.

### 7.7 Variante 4: «Hot-Spots»

In Tabelle 70 werden verkehrsentensive Einrichtungen aufgelistet. Diese so genannten «Hot-Spots» können rechnerisch aufgrund ihrer Regionalität nicht in das Mengengerüst integriert werden. Allerdings zeigt sich indikativ, dass in diesen Freizeiteinrichtungen sich bereits 8 Mio. Besuche von Touristen/-innen aus dem Ausland zuordnen lassen.

Recherchiert wurden die Besucherzahlen sowie die Anteile zu den Touristen/-innen aus dem Ausland auf der Grundlage von Geschäftsberichten und Studien. Bei der Datenerhebung wurde darauf geachtet, die aktuell verfügbaren Datenquellen zu nutzen, um eine hohe Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Eine besondere Schwierigkeit bei der Datenanalyse stellt die «Covid-Periode» dar. In diesem Zeitraum verzeichneten viele Unternehmen aufgrund von Regulierungsmassnahmen deutliche Einbrüche bei den Besuchendenzahlen, so dass diese nur bedingt mit den aktuellen Zahlen vergleichbar sind. Um diese Diskrepanz zu umgehen, konzentrierte sich die Datenerhebung in erster Linie auf Zahlen aus dem Jahr 2022 und, wo unvermeidbar, aus dem Jahr 2021, in dem die pandemiebedingten Einschränkungen bereits nachgelassen haben und eine Tendenz zur Normalisierung der Besuchendenzahlen erkennbar ist. Als Informationsquellen dienten in erster Linie Geschäftsberichte sowie direkte Auskünfte der Anlagenbetreibenden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass insbesondere beim Anteil ausländischer Besucher/-innen und bezüglich der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel Angaben auf Basis von Schätzungen der Betreibenden eingeflossen sind. Falls keine Angaben zum Anteil ausländischer Touristen/-innen ermittelbar waren, so wurden die Angaben aus dem TMS 2017 aus Tabelle 71 verwendet, die in den Fällen von Zürich und Genf als zu hoch erachtet werden können.

Tourismus-region	KT	Hot-Spot	Anzahl Besucher/in-nen gesamt (im Jahr)	Anteil Touristen/-innen aus dem Ausland	Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland (im Jahr)	Quelle
Aargau und Solothurn Region	AG	Museum Aargau (inkl. Schloss Hallwyl)	300'000	2 Prozent	6'000	Auskunft
	AG	Aargauer Kunsthaus	36'969	TMS: 42.9 Prozent	15'860	Bericht
	AG	Stiftung Umweltarena	130'000	10 Prozent	13'000	Auskunft
	AG	Fortyseven Thermalbad AG	330'000	5 Prozent	16'500	Auskunft

Ostschweiz	AR	Appenzeller Schaukäserei	186'000	54 Prozent	100'440	Auskunft
	SH	Rheinfall	860'000	67 Prozent	576'200	Auskunft
	AR	Säntis	382'201	TMS: 29.4 Prozent	112'367	Auskunft
	SG	Stiftsbibliothek St. Gallen	129'676	TMS: 29.4 Prozent	38'125	Bericht
Bern Region	BE	Zoo Dählhölzli	1'338'797	1 Prozent	13'388	Auskunft
	BE	Bärenpark	1'639'764	TMS: 47.1 Prozent	772'329	Auskunft
	BE	Jungfrauoch (Ankünfte)	625'000	70 Prozent	437'500	Bericht
	BE	Naturhistorisches Museum Bern	130'000	TMS: 47.1 Prozent	61'230	Auskunft
	BE	Freilichtmuseum Ballenberg	200'000	20 Prozent	40'000	Auskunft
	BE	Einsteinhaus	17'985	TMS: 47.1 Prozent	8'471	Bericht
	BE	Brienzer Rothorn Bahn	205'000	TMS: 47.1 Prozent	96'555	Auskunft
Basel Region	BS	Zoo Basel	1'184'431	14 Prozent	165'820	Auskunft
	BS	Fondation Beyeler	363'877	TMS: 87.7 Prozent	319'120	Bericht
	BL	Aquabasilea	300'000	25 Prozent	75'000	Auskunft
Fribourg Region	FR	Château de Gruyère	163'618	46.5 Prozent	76'082	Bericht
	FR	Maison Cailler	417'500	TMS: 50.4 Prozent	210'420	Auskunft

Genf	GE	Musée d'histoire naturelle	177'001	TMS: 94.5 Prozent	167'266	Auskunft
	GE	Musée d'ethno- graphie	68'598	TMS: 94.5 Prozent	64'825	Auskunft
	GE	Musée Ariana	47'933	TMS: 94.5 Prozent	45'297	Auskunft
	GE	Musée distorie des sciences	18'266	TMS: 94.5 Prozent	17'261	Auskunft
	GE	Musée d'art et d'histore	105'173	TMS: 94.5 Prozent	99'389	Auskunft
	GE	Conservatoire et Jardin botaniques	776'000	TMS: 94.5 Prozent	733'320	Auskunft
Graubünden	GR	Kirchner Museum Davos	18'000	40 Prozent	7'200	Auskunft
	GR	Schweizer Nationalpark	94'473	33 Prozent	31'176	Bericht
Luzern / Vierwaldstä- tersee	LU	Verkehrshaus Luzern	522'763	15 Prozent	78'415	Auskunft
	LU	Pilatusbahnen	663'177	50 Prozent	331'589	Bericht
	NW	Glasi Hergiswil	55'000	15 Prozent	8'250	Auskunft
	SZ	Einsiedeln (Klos- ter)	2'201'000	15 Prozent	330'150	Bericht
	SZ	Natur- und Tier- park Goldau	400'000	2.5 Prozent	10'000	Auskunft
Jura & Drei- Seen-Land	NE	Musée internati- onal d'Horlogerie	34'002	42 Prozent	14'281	Auskunft
Tessin	TI	Swissminiatur	90'900	65 Prozent	59'085	Auskunft
Waadt	VD	Château de Chillon	304'139	41 Prozent	124'697	Bericht

	VD	Swiss Vapeur	150'000	15 Prozent	22'500	Auskunft
	VD	Aquaparc	250'000	TMS: 53.1 Prozent	132'750	Auskunft
	VD	Espace des inventions	21'060	TMS: 53.1 Prozent	11'183	Auskunft
	VD	Musée Olympique	315'000	TMS: 53.1 Prozent	167'265	Auskunft
	VD	Chaplin's World	225'000	TMS: 53.1 Prozent	119'475	Auskunft
Wallis	VS	Fondation Gianadda	108'863	34.2 Prozent	37'231	Auskunft
	VS	4 Vallées	1'124'769	TMS: 35.8 Prozent	402'667	Bericht
Zürich Region	ZH	Zürich Zoo	1'380'000	TMS: 87.6 Prozent	1'208'880	Auskunft
	ZH	Kunsthhaus Zürich	555'500	38 Prozent	211'090	Auskunft
	ZH	Landesmuseum Zürich	269'384	TMS: 87.6 Prozent	235'980	Auskunft
	ZH	Technorama	300'000	14 Prozent	42'000	Auskunft
	ZH	MAAG Areal	280'000	25 Prozent	70'000	Auskunft
Total		Summe	19'496'819			

**Tabelle 70:** Touristische Attraktionen in der Schweiz (nicht abschliessend)

<b>Tourismusregion</b>	<b>Tourist/-innen aus der Schweiz (in Prozent)</b>	<b>Tourist/-innen aus dem Ausland (in Prozent)</b>
Graubünden	67.9	32.1
Ostschweiz	70.6	29.4
Zürich Region	12.4	87.6
Luzern / Vierwaldstättersee	60.5	39.5
Basel Region	12.3	87.7
Bern Region	52.9	47.1
Jura & Drei-Seen-Land	57.1	42.9
Waadt (Genf Region)	46.9	53.1
Genf	5.55	94.5
Wallis	64.2	35.8
Tessin	71.9	28.1
Fribourg Region	49.6	50.4
Aargau (Aargau und Solothurn Region)	57.1	42.9
Total	56.8	43.2

**Quelle:** TMS 2017

**Tabelle 71:** Tourismusregion: Herkunft der Gäste

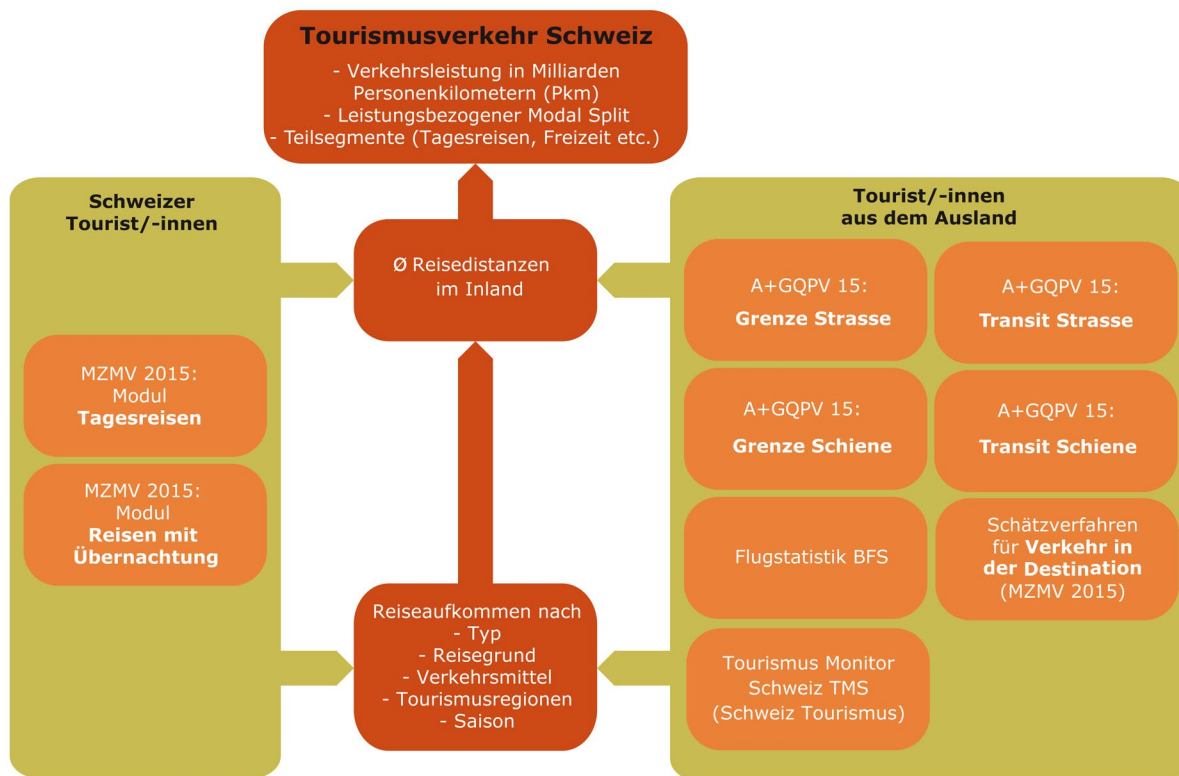


## 8 Empfehlung einer Variante

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Mengengerüste wird vorgeschlagen, die folgenden Datensätze als Bausteine für die finale Berechnung zu verwenden:

- Mikrozensus Mobilität und Verkehr MZMV
- Alpen- und Grenzquerender Personenverkehr A+GQPV
- Flugstatistik BFS
- Tourismus Monitor Schweiz TMS
- der Verkehr in der Destination für die Tourist/-innen aus dem Ausland gemäss eigenem Schätzansatz, der auf dem MZMV basiert

Dieser Ansatz ermöglicht es, alle Segmente des Tourismusverkehrs zu berechnen. Vorteile liegen darin, dass alle Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Transitverkehr (Durchgangsverkehr) in der Schweiz, ausgewiesen werden können. Dies ist beispielsweise mit der Variante basierend auf HESTA und PASTA nicht möglich. Abbildung 27 zeigt das Datensystem, das für die Schlussvariante verwendet wurde. Im nachfolgenden Kapitel werden zentrale Ergebnisse in Form von differenzierten Eckwerten vorgestellt (Kapitel 8.1). Daraufaufgehend erfolgt eine Plausibilisierung der Eckwerte (Kapitel 8.2).



**Abbildung 27:** Datensystem der Schlussvariante

## 8.1 Eckwerte

Die nachfolgenden Kennzahlen beziehen sich auf den Tourismusverkehr in der Schweiz. Dieser beinhaltet Tages- und Übernachtungsreisen der schweizerischen Wohnbevölkerung und der Touristen/-innen aus dem Ausland für die drei Mobilitätszwecke Freizeit, Geschäftsreise und Einkauf.

Bei den Touristen/-innen aus dem Ausland sind sowohl der Zielverkehr (Reiseziel Schweiz) als auch der Transitverkehr (Reiseziel anderes Land mit Durchreise Schweiz) beinhaltet. Zusätzlich wurde der Verkehr in der Destination in den Berechnungen berücksichtigt. Aufgrund von fehlenden empirischen Grundlagen basiert dieser auf einer Schätzung.

Im Verkehrsmodell des VM-UVEK sind diese Segmente enthalten, da das Modell auf die Zählstellen kalibriert wird, wo diese Gruppe potenziell beinhaltet ist.

Ausländische Gäste sind in den Daten zum ÖV sowohl bei BFS und NPVM beinhaltet, da diese Daten aus Online-Befragungen bei den Transportunternehmen ermittelt werden. Die ausländischen Verkehrsleistungen mit dem Personenwagen werden in der BFS-Statistik, die auch als Grundlage für das NPVM dient, separat ausgewiesen, da diese anhand der A+GQPV quantifiziert werden, während sie beim ÖV im Total beinhaltet sind aber nicht separat ausgewiesen werden können.

Anhand des Schätzverfahrens lassen sich für die Schweiz folgende Aussagen treffen:

- In der Schweiz entstehen im **Tourismusverkehr** in einem Jahr insgesamt **37.9 Milliarden Personenkilometer** (Mrd. Pkm) (Tabelle 72).
- Der Anteil des Tourismus am gesamten Personenverkehr in der Schweiz **beträgt 25 Prozent** gemessen an der Verkehrsleistung (Tabelle 82).
- Der **Transitverkehr** der **Touristen/-innen aus dem Ausland**, der durch die Schweiz hindurch geht, beträgt **5.1 Mrd. Pkm** und hat einen Anteil von **13 Prozent** am gesamten Tourismusverkehr in der Schweiz (Tabelle 72).
- Von den **37.9 Mrd. Pkm** des Tourismusverkehrs entfallen **40 Prozent** auf die **Schweizer Wohnbevölkerung** und **60 Prozent** auf die **Touristen/-innen aus dem Ausland** (inklusive Transitverkehr) (Tabelle 72).
- Die Verkehrsleistung des Tourismusverkehrs in der Schweiz teilt sich auf in die hauptsächlichen Mobilitätszwecke **Freizeit (86 Prozent)**, **Geschäft (12 Prozent)** und **Einkauf (2 Prozent)** auf (Tabelle 76).
- Die Verkehrsleistung im Tourismusverkehr teilt sich zu **74 Prozent** auf den **motorisierten Individualverkehr (MIV)**, zu **24 Prozent** auf den **öffentlichen Verkehr (öV)** und zu **2 Prozent auf restliche Verkehrsmittel** auf (Tabelle 73). Als Vergleich: Von der schweizerischen Wohnbevölkerung werden im Alltag 64 Prozent der in der Freizeit zurückgelegten Distanzen mit dem MIV zurückgelegt (BFS/ARE, 2017).
- Während die Schweizer Wohnbevölkerung zu **einem Drittel den ÖV** für ihre zurückgelegten Distanzen im Tourismusverkehr verwenden (Tabelle 74), ist dies bei **den ausländischen Touristen/-innen bei 18 Prozent der Fall (beinhaltet den Transitverkehr)**.

- Werden die ausländischen Touristen/-innen nach Transit- und Zielverkehr differenziert, so zeigen sich Unterschiede: Die **ausländischen Touristen/-innen**, die die Schweiz als **Ziel ihrer Reise** haben, beanspruchen zu **13 Prozent ihrer Verkehrsleistung** den ÖV. Diejenigen, die im **Transit** die Schweiz durchqueren, **lediglich zu 3 Prozent**. Sind die Touristen/-innen an ihrem Reiseziel in der Schweiz angekommen, so nutzen sie zu 32 Prozent den ÖV, bezogen auf die Verkehrsleistung (Tabelle 75).
- Der **Übernachtungstourismus** hat Anteile von **53 Prozent** an den **zurückgelegten Distanzen im Tourismusverkehr**, dementsprechend sind es **47 Prozent** bei den **Tagesreisen** (Tabelle 77).
- Die Leistungen des **Tagestourismus** sind zu **60 Prozent** der schweizerischen Wohnbevölkerung zuzuschreiben, **40 Prozent den Touristen/-innen aus dem Ausland** (Tabelle 77).
- Die Leistungen des **Übernachtungstourismus** sind zu **23 Prozent den schweizerischen Touristen/-innen** und zu **77 Prozent** den ausländischen Touristen/-innen zuzuschreiben (Tabelle 77).
- Von den **9.2 Mrd. Pkm** im Tourismusverkehr, die auf den ÖV entfallen, werden **55 Prozent** von schweizerischen Touristen/-innen und **45 Prozent** von Touristen/-innen aus dem Ausland verursacht (Tabelle 79).
- In der Schweiz wird jährlich eine Verkehrsleistung von 15.7 Mrd. Pkm durch ausländische Personenwagen erzeugt, **davon sind 81 Prozent dem Tourismus zuzuordnen** (Tabelle 82).
- Der Tourismusverkehr in der Schweiz teilt sich auf in **40 Prozent Binnen- und Quellverkehr** der Schweizer Wohnbevölkerung für An- und Abreise und den Verkehr in der Destination, in **24 Prozent Zielverkehr** und ebenfalls **13 Prozent Transitverkehr** der Touristen/-innen aus dem Ausland für die An- und Abreise sowie **22 Prozent für den Verkehr in der Destination** der ausländischen Touristen/-innen (Tabelle 78).

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent	Prozent
Schweizer Wohnbevölkerung (Quell-/Binnenverkehr)	15.2	46	40
Ausländische Touristen/-innen (nur Zielverkehr)	17.6	54	46
Landverkehr (An- und Abreise)	8.2	25	22
Luftverkehr (An- und Abreise)	0.9	3	2
In der Destination	8.5	26	22
<b>Total</b>	<b>32.8</b>	<b>100</b>	<b>87</b>
Touristen/-innen aus dem Ausland (nur Transitverkehr)	5.1	-	13
<b>Gesamttotal</b>	<b>37.9</b>	-	<b>100</b>

**Tabelle 72:** Tourismusverkehr nach Herkunft

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent
MIV	27.9	74
ÖV	9.2	24
Rest	0.8	2
<b>Total</b>	<b>37.9</b>	<b>100</b>

**Tabelle 73:** Tourismusverkehr nach Verkehrsmittelkategorien

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent	Prozent
<b>Schweizerische Touristen/-innen</b>	<b>15.2</b>	<b>100</b>	<b>40</b>
MIV	9.6	63	25
ÖV	5.1	33	13
Rest	0.5	4	1
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland (inkl. Transit)</b>	<b>22.7</b>	<b>100</b>	<b>60</b>
MIV	18.3	81	48
ÖV	4.1	18	11
Rest	0.3	1	1
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland (ohne Transit)</b>	<b>13.4</b>	<b>76</b>	<b>35</b>
MIV	4.0	23	11
ÖV	0.3	2	1
Rest	17.6	100	46
<b>Total (inkl. Transit)</b>	<b>37.9</b>		<b>100</b>

**Tabelle 74:** Tourismusverkehr nach Verkehrsmittelkategorien und Herkunft

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent	Prozent
<b>Total</b>	<b>22.7</b>		<b>100</b>
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland – Ziel</b>	9.1	100	40
MIV	7.8	86	34
ÖV	1.2	13	5
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland – Transit</b>	<b>5.1</b>	<b>100</b>	<b>22</b>
MIV	4.9	97	22
ÖV	0.1	3	1
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland – Destination</b>	<b>8.5</b>	<b>100</b>	<b>38</b>
MIV	5.5	65	24
ÖV	2.8	32	12
Rest	0.2	3	1
<b>Touristen/-innen aus dem Ausland – Total</b>	<b>22.7</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
MIV	18.3	81	81
ÖV	4.1	18	18
Rest	0.2	1	1

**Tabelle 75:** Tourismusverkehr nach Herkunft, Verkehrsart und Verkehrsmittel

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent
Freizeit	32.6	86
Geschäft	4.4	12
Einkauf	0.9	2
<b>Total</b>	<b>37.9</b>	<b>100</b>

**Tabelle 76:** Tourismusverkehr nach Mobilitätszweck

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent	Prozent
<b>Total</b>	<b>37.9</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Tagestourismus</b>	<b>17.8</b>	<b>47</b>	<b>100</b>
Schweizerische Touristen/-innen	10.6	-	60
Touristen/-innen aus dem Ausland	7.2	-	40
<b>Übernachtungstourismus</b>	<b>20.1</b>	<b>53</b>	<b>100</b>
Schweizerische Touristen/-innen	4.6	-	23
Touristen/-innen aus dem Ausland	15.5	-	77

**Tabelle 77:** Tourismusverkehr nach Dauer

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent
<b>Total</b>	<b>37.9</b>	<b>100</b>
Quell-, Binnenverkehr und Destination (schweizerische Touristen/-innen)	15.2	40
Zielverkehr (Touristen/-innen aus dem Ausland) (nur An- und Abreise)	9.1	24
Destination (Touristen/-innen aus dem Ausland)	8.5	22
Transitverkehr (Touristen/-innen aus dem Ausland) (nur An- und Abreise)	5.1	13

**Tabelle 78:** Tourismusverkehr nach Verkehrsarten

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent
<b>ÖV Total</b>	<b>9.2</b>	<b>100</b>
Schweizerische Touristen/-innen	5.1	55
Touristen/-innen aus dem Ausland	4.1	45

**Tabelle 79:** Tourismusverkehr im ÖV nach Herkunft

Differenzierung	Mrd. Pkm	Prozent
<b>MIV Total</b>	<b>27.9</b>	<b>100</b>
Schweizerischen Touristen/-innen	9.6	34
Touristen/-innen aus dem Ausland	18.3	66

**Tabelle 80:** Tourismusverkehr im MIV nach Herkunft

Nebst den Anteilswerten und Verkehrsleistungsangaben sind Aussagen auf Personenebene möglich.

- Ein/-e Tourist/-in aus dem Ausland legt als Freizeitreisende/-r mit Übernachtung in der Schweiz im Schnitt rund 390 Kilometer zurück. Dieser Wert beinhaltet die Distanzen am Aufenthaltsort und für An- und Abreise. Es entfallen 70 Prozent der Distanzen auf den MIV, 28 Prozent auf den ÖV und 2 Prozent auf restliche Verkehrsmittel. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Destination «Schweiz» beträgt rund 5.8 Tage (ohne An- und Abreisetag, inklusive Rundreisende).
- Ein/-e Tourist/-in aus der Schweiz legt als Freizeitreisende/-r mit Übernachtung 208 Kilometer zurück, mit 69 Prozent MIV-Anteil, 26 Prozent ÖV und 5 Prozent andere Verkehrsmittel (durchschnittliche Aufenthaltsdauer 7.5 Tage).

## **8.2 Plausibilisierung**

Der vorliegende Ansatz erlaubt es, den Tourismusverkehr nach vielen Segmenten aufzuschlüsseln. Die nachfolgende Gegenüberstellung mit Quellen der offiziellen Statistik dient als Orientierung für die Bedeutung des Tourismusverkehrs. Auch wenn es leichte Unterschiede bezüglich der Zusammensetzung gibt, erfolgt eine Gegenüberstellung mit der gesamten Verkehrsleistung des BFS.

In Tabelle 81 werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Datenquellen aufgezeigt. Da die BFS-Statistik nicht den MIV von Touristen/-innen aus dem Ausland in der Destination in ihrem Ansatz berücksichtigt, erfolgt eine Gegenüberstellung der eigenen Kennzahl ohne den Anteil des MIV.

In Tabelle 82 werden somit die Leistungen des Tourismusverkehrs, die sich anhand des vorgestellten Ansatzes errechnen mit Ergebnissen der Verkehrsleistungsstatistik des BFS und mit dem VM-UVEK verglichen. Im Grunde genommen beinhaltet die offizielle Statistik ebenfalls alle Segmente. Da aber die ausländischen Verkehrsleistungen auf Grenzquerungen beruhen, beinhaltet sie keine MIV-Nutzungen derjenigen ausländischen Touristen/-innen, die mit dem Flugzeug anreisen. Zudem sind in der offiziellen Statistik des BFS lediglich die An- und Abreisen in den ausländischen Personenwagen beinhaltet, da diese auf der A+GQPV beruht und nicht der Verkehr in der Destination.

<b>Differenzierung</b>	<b>Eigener Ansatz</b>	<b>BFS Verkehrsleistung</b>
Schweizerische Touristen/-innen	Ist beinhaltet und differenzierbar	Ist beinhaltet durch Hochrechnung aus der A+GQPV, MZMV, Zählungen und Befragungen im ÖV.
Ausländische Touristen/-innen		Teilweise differenzierbar nach inländischer und ausländischer Verkehrsleistung
Verkehr in der Destination		ÖV: beinhaltet durch Zählungen im ÖV MIV: ist nicht beinhaltet, da die Berechnungsbasis die Erhebung A+GQPV stellt Nicht differenzierbar
Verkehrsmittel	Standseilbahnen, Luftseilbahnen, öffentliche Personenschifffahrt, Zahnradbahnen können beim MZMV und damit nur für die Schweizer Touristen/-innen vorkommen	Beim ÖV entstammen die Daten aus Online-Befragungen bei den Transportunternehmen, die auch Frequenzen von ausländischen Touristen/-innen erfassen.

**Tabelle 81:** Vergleich des eigenen Ansatzes mit BFS



<b>Differenzierung (Hinweis: Die fettgedruckten Zahlen stammen aus den angegebenen Referenzen, die anderen aus der in diesem Bericht angewandten Methode.)</b>	<b>Mrd. Pkm</b>	<b>Prozent</b>
<b>BFS (2023a) – Total 2015</b>	<b>130.1</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (Total)	37.9	29
Tourismusverkehr (Schweizer Wohnbevölkerung)	15.2	12
Tourismusverkehr (Total, ohne MIV in der Destination der ausländischen Gäste, damit vergleichbar mit BFS)	32.4	25
Tourismusverkehr (Total, nur ausländische Touristen/-innen, ohne MIV in der Destination)	17.2	13
Tourismusverkehr (Freizeitreisen mit Übernachtung, ohne MIV in der Destination der ausländischen Tourist/-innen)	12.0	9
Tourismusverkehr (Tagesreisen, ohne MIV in der Destination der ausländischen Tourist/-innen)	15.1	12
<b>BFS (2023a) – nur ausländische Personenwagen</b>	<b>15.7</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (MIV, nur ausländische Touristen/-innen)	12.8	81
<b>BFS (2023a) – Öffentlicher Verkehr</b>	<b>25.3</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (Total)	9.2	36
Tourismusverkehr (Total, nur ausländische Touristen/-innen)	4.1	16
<b>VM-UVEK (2017) – Total</b>	<b>124.6</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (Total)	37.9	30
Tourismusverkehr (Total, ohne MIV in der Destination der ausländischen Tourist/-innen)	32.4	26
Tourismusverkehr (Total, nur ausländische Touristen/-innen, ohne MIV in der Destination)	17.2	14
<b>VM-UVEK (2017) – MIV</b>	<b>91</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (MIV)	27.9	31
<b>VM-UVEK (2017, ÖV)</b>	<b>26.1</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (ÖV)	9.2	35
<b>VM-UVEK (2017) – MIV, Leistungsanteil Ausländer = 17 Prozent</b>	<b>15.5</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (MIV, nur ausländische Touristen/-innen, ohne Destination)	12.8	82
<b>VM-UVEK (2017) – ÖV, Leistungsanteil Ausländer = 10 Prozent</b>	<b>2.6</b>	<b>100</b>
Tourismusverkehr (ÖV, nur ausländische Touristen/-innen, ohne Destination)	1.4	52

**Tabelle 82:** Gegenüberstellung mit BFS (2023), ARE (2023), VP 2050 (2021)

## 9 Differenzierung

### 9.1 Saison

Die Analysen nach der Saisonalität folgen der Zuteilung wie in Tabelle 83 dargestellt. Diese Zuteilung orientiert sich im Grundsatz an derjenigen von Schweiz Tourismus. Allerdings wurde darauf geachtet, dass in jeder Kategorie vier Monate beinhaltet sind, um eine gute Vergleichsbasis für die Differenzierung der Verkehrsleistung vorzunehmen.

Die Datensätze des MZMV, der A+GQPV und die Flugstatistik lassen sich hierfür nach Monaten differenziert auswerten. Der Verkehr in der Destination wurden aufgrund fehlender Grundlagen nach den Anteilen aus der A+GQPV aufgeschlüsselt.

Abbildung 28 zeigt, dass 41 Prozent der Verkehrsleistung des Tourismusverkehrs mit dem hauptsächlichen Mobilitätszweck Freizeit den Sommermonaten zugeordnet werden können, 25 Prozent den Wintermonaten und 33 Prozent den Zwischensaisons. Die Aufteilung der Verkehrsmittelklassen ist über die Zeiteinteilung nahezu gleichbleibend.

Saison	Monate
Winter	Dezember, Januar, Februar, März
Sommer	Juni, Juli, August, September
Zwischensaison	April, Mai, Oktober, November

Quelle: Eigene Zuordnung

**Tabelle 83:** Zuordnung von Monaten zur Saison

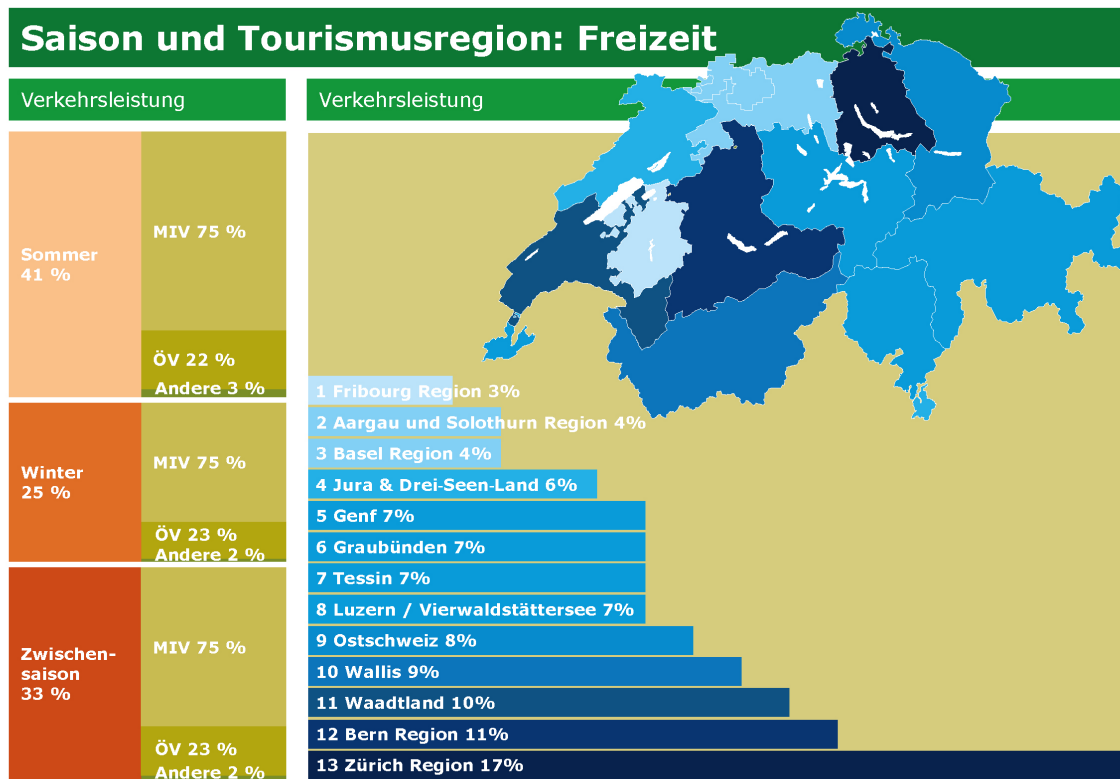
### 9.2 Tourismusregionen

Die Daten können anhand der geokodierten Zielangaben aus dem MZMV und der A+GQPV differenziert werden. Die gesamte Verkehrsleistung für An- und Abfahrt wird den Tourismusregionen zugeordnet, wenn dort das Ziel der Reise liegt. Bei Rundreisen gilt das erste Ziel als Differenzierungsmerkmal. Für den Flugverkehr werden die Anteile der Verteilung für die Ziele aus der A+GQPV angenommen. Tabelle 84 und Abbildung 28 zeigen die Verkehrsleistung des touristischen Freizeitverkehrs nach Tourismusregionen ohne den internationalen Transitverkehr, der aufgrund der Durchfahrt in diesem Ansatz nicht zugeordnet wird.

<b>Tourismusregion</b>	<b>Verkehrsleistung in Mrd. Pkm</b>	<b>Prozent</b>
Graubünden	1.8	7
Ostschweiz	2.0	8
Zürich Region	4.3	17
Luzern / Vierwaldstättersee	1.9	7
Basel Region	1.1	4
Bern Region	2.8	11
Jura und Drei-Seen-Land	1.4	6
Waadtland	2.6	10
Genf	1.7	7
Wallis	2.4	9
Tessin	1.9	7
Fribourg Region	0.7	3
Aargau und Solothurn Region	0.9	4
Total	25.8	

Quelle: Eigene Berechnungen: Differenz zu 27.5 Mrd. Pkm im Freizeitverkehr aufgrund fehlender Geokodierungen.

**Tabelle 84:** Touristischer Freizeitverkehr nach Tourismusregionen (ohne Transit)



**Abbildung 28:** Verkehrsleistung nach Tourismusregion: Freizeit (ohne Transitverkehr)

Tabelle 85 zeigt die Verteilung der Verkehrsmittel nach Tourismusregion

<b>Tourismus-region</b>	<b>Kollektive private Verkehrsmittel (Prozent)</b>	<b>Öffentlicher Verkehr (Prozent)</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr (Prozent)</b>	<b>Andere Verkehrsmittel (Prozent)</b>	<b>Total (Prozent)</b>
Graubünden	3.6	34.2	60.3	1.9	100
Ostschweiz / Liechtenstein	2.4	28.3	66.4	2.9	100
Zürich Region	4.0	64.3	28.2	3.5	100
Luzern / Vierwaldstättersee	6.3	41.6	50.0	2.1	100
Basel Region	2.1	60.2	29.2	8.5	100
Bern Region	3.2	50.7	44.2	2.0	100
Jura und Drei-Seen-Land	0.0	37.0	60.8	2.2	100
Waadt (Genf Region)	3.8	38.0	55.9	2.3	100
Genf	3.4	63.7	27.3	5.6	100
Wallis	4.7	33.0	60.8	1.6	100
Tessin	1.8	25.6	70.2	2.4	100
Fribourg Region	2.4	20.9	74.1	2.6	100
Aargau	3.0	44.3	49.0	3.7	100
(Aargau und Solothurn Region)	3.6	34.2	60.3	1.9	100

Quelle: Eigene Berechnungen nach TMS 2017

**Tabelle 85:** Verkehrsmittel nach Tourismusregion

**Fazit**

## 10 Fazit

In diesem Bericht wurde eine Definition zum Tourismusverkehr vorgestellt, die im Rahmen eines Praxisdialogs reflektiert wurde. Anhand dieser Definition wurden zentrale Kennziffern zum Tourismusverkehr aus einer ganzheitlichen Betrachtung für die Schweiz auf der Basis von Sekundärstatistiken berechnet.

Durch die Integration verschiedener Eckwerte aus unterschiedlichen Datenquellen in ein Mengengerüst konnte eine übersichtliche, umfassende und informative Gesamtschau zum Tourismusverkehr in der Schweiz erzeugt werden.

In diesem Kapitel erfolgt eine abschliessende Diskussion zu Lücken und Risiken des Schätzverfahrens (Kapitel 10.1). Zum Schluss erfolgt ein Ausblick auf die mögliche Aktualisierung des Ansatzes anhand neuer Daten (Kapitel 10.2).

### 10.1 Lücken und Risiken des Schätzverfahrens

In dieser Arbeit wurde ein Schätzverfahren entwickelt, das statistische Eckwerte (MZMV, A+GQPV, TMS) verwendet und das um begründete Schätzungen für Segmente ergänzt wird, wo keine Daten mit Stichprobenverfahren und einer abgrenzbaren Grundgesamtheit vorliegen.

Eine Bewertung zur Vollständigkeit des Berechnungsansatzes, Risiken der Unter- oder Überschätzung, fehlenden Segmenten in den Quantifizierungen und möglichen Doppelzählungen kann wie folgt vorgenommen werden:

► Aufgrund der zur Verfügung stehenden Grundlagen wird hier ein bestmögliches Schätzverfahren abgeleitet («*best guess*»), um den Tourismusverkehr in seinen Ausprägungen zu quantifizieren. Die in diesem Bericht präsentierten Eckwerte sind in dieser Form neu und ermöglichen eine Einordnung der Grösse des Tourismusverkehrs und dessen Aufteilung auf verschiedene Verkehrsträger. Die Arbeit gründet auf dem aktuellen Stand des Wissens und den verfügbaren Datenquellen. Dennoch sind die hier berechneten Kennzahlen anhand des Schätzverfahrens mit Vorsicht zu betrachten und zukünftig zu validieren. Die Ergebnisse stellen somit keine formelle Statistik zum Tourismusverkehr dar.

► Der empfohlene Ansatz hat den Vorteil, dass die hauptsächlichen Bausteine zur Berechnung des Tourismusverkehrs auf den beiden frei zugänglichen Erhebungen der A+GQPV und des MZMV gründen. Da diese Studien auf einem Stichprobendesign beruhen, das repräsentative Aussagen für die Schweiz für die jeweiligen Population erlaubt, können die in diesen Ansatz abgeleiteten Eckwerte als repräsentative Werte angesehen werden. Die Risiken für eine Fehlschätzung sind daher gering. Diese Werte stellen somit ein «belastbares» Grundgerüst für das Schätzverfahren dar.

► Die Ermittlung der Touristen/-innen aus dem Ausland, die mit dem Flugzeug anreisen, stellt einen Baustein des Mengengerüsts dar, das auf Eckwerten aus mehreren Grundlagen beruht, die miteinander verrechnet werden. Gleiches gilt für den Verkehr in der Destination der Touristen/-innen aus dem Ausland. Grundlagen für diese beiden Eckwerte stellen die grössten Daten- und damit auch Forschungslücken dar, die es zukünftig zu berücksichtigen gilt. Da der Verkehr der Touristen/-innen aus dem Ausland in der Destination (13 Prozent der Verkehrsleistung des Tourismusverkehrs) als auch derjenigen, die mit dem Flugzeug in die Schweiz einreisen (2 Prozent nur An- und Abreise) mengenmässig im Vergleich zur An- und Abreise aller Touristen/-innen in der Schweiz relevant ist, sind Veränderungen der Kennwerte der

**Fazit**

Schweiz möglich. Die Bedeutung des Tourismusverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung des Personenverkehrs könnte sich so durch bessere Grundlagen ändern, sollte sich aber nach Schätzungen in der errechneten Grössenordnung bewegen.

► Der aufgezeigte Ansatz berücksichtigt im Grunde genommen alle wichtigen Segmente des Tourismusverkehrs aus einer Gesamtsicht für die Schweiz (Makroperspektive). Regionale Kontexte bezüglich Tourismusverkehr aus Sicht der Seilbahnen, Fernbussen in die Schweiz und Reiseautos in Städten können mit einem solchen Ansatz nicht abgebildet werden und verlangen nach regionalen Studien. Auch hat sich gezeigt, dass Differenzierungen zwar machbar sind, aber nicht allzu sehr in die Tiefe gehen können (Tagesganglinien, Wochentage, Querschnitte auf dem Verkehrssystem sind nicht möglich usw.).

► Fahrzweckspezifische Betrachtungen des Tourismusverkehrs erfolgen nach den hauptsächlichen Reisemotiven. Allerdings gibt es multiple Reisemotive (Erholung, Reise, Einkauf, Geschäftstreffen, Heilbehandlung), die den Anstoss für die Reise geben können. Der Einkaufstourismus wurde zwar separat ausgewiesen. Es empfiehlt sich aber, diesen der Freizeit zuzuordnen.

► Grenzfälle sind im Ansatz vernachlässigt werden. Grenzfälle sind beispielsweise «befristete» Bevölkerungsgruppen in einer Stadt oder in Ferienregionen, wie etwa Residenzialtouristen mit Zweitwohnsitz, die dort leben und «remote» und digital arbeiten («Workation») oder auch «digitale Nomaden», die sich als Lebensstil-Migranten in Städten und Ferienorten ihrer Wahl beruflich temporär aufhalten, aber in anderen Ländern oder Region angestellt sind. Solche Grenzfälle werden insbesondere bezüglich der hybriden Reisemotive diskutiert und können gut am Begriff *Bleisure* illustriert werden (Baltag 2020). Hierbei ist die Kombination einer geschäftlich motivierten Reise mit Freizeitaktivitäten gemeint. Diese finden in der Regel vor oder nach dem beruflichen Aufenthalt statt (Lichy & McLeay 2018). Beispielsweise im Feld des Kongress- und Tagungstourismus werden Geschäftsreisende auch durch ihre Partner und Kinder begleitet (Herrmann & Wetzel 2018).

► Eine weitere Lücke in diesem Ansatz stellen die grenzüberschreitenden Fernbuslinien dar. In der A+GQPV werden private Reiseautos zwar befragt. Die Reiseautos, die durch eine Linie betrieben werden (Postauto, Flixbus), werden nicht befragt.

## 10.2 Empfehlungen für die Aktualisierung

Die Methodik für die hier vorgestellten Kennzahlen wurde automatisiert und vollständig transparent und nachvollziehbar dokumentiert. Die Berechnungsschritte für die Kennwerte erfolgt mit Hilfe eines Skriptes basierend auf der *Open Source Statistiksoftware* R. Die Eckwerte, die in R berechnet werden, können in ein Excel-basiertes Simulationstool übertragen werden, das die Eckwerte aus diesem Bericht reproduziert. Das Zusammenspiel zwischen dem R-Berechnungsskript und dem Excel-Simulationstool erfolgt mit einer Eingabemaske, um die Eckwerte zu erzeugen. Hierfür liegt eine Dokumentation vor. Die Resultate können mit den vorliegenden Skripten reproduziert werden und mit Hilfe aktueller Inputdaten können die Resultate automatisch aktualisiert werden (bei gleicher Datenstruktur zukünftiger Datensätzen). Alle Dokumente, Skripte und Datenbanken stehen dem ARE zur Verfügung. Die Aktualisierung der Grundlagendaten kann sich nach den Datensätzen A+GQPV, MZMV, Flugstatistik und TMS richten.

► Mit dem jetzigen Ergebnis stehen Kennwerte zur Struktur des Tourismusverkehrs mit einem vorpandemischen Datenstand 2015 zur Verfügung.

Bezüglich der Aktualisierung gibt es die folgende zwei Optionen:

**Fazit**

► **Option 1:** Aktualisierung der Reisehäufigkeiten der Schweizerischen Wohnbevölkerung anhand der jährlichen Ergebnisse aus der Erhebung zum Reiseverhalten (HABE). Dabei werden die Reisedistanzen als Eckwerte aus dem MZMV 2015 entnommen und vorerst stabil gehalten (bis MZMV 2025). Die Anzahl der Reisen der schweizerischen Wohnbevölkerung werden auf der Grundlage der jährlich ermittelten Daten aus der HABE RV entnommen und so im Schätzverfahren das Aufkommen auf einen nach-pandemischen Datenstand angepasst (z.B. 2023). Nachteil ist, dass der Datenstand für die ausländischen Gäste nicht aktualisiert werden kann und nur Veränderungen der Schweizerischen Wohnbevölkerung dargestellt werden können.

► **Option 2:** Aktualisierung anhand der zukünftigen Erhebungen A+GQPV und MZMV. Eine Aktualisierung ist im Jahre 2027 mit dem Datenstand 2025 möglich. Dadurch sind Vergleiche für die Jahre 2015 und 2025 möglich.

Eine Berechnung anhand von Daten während der Coronapandemie entfällt aufgrund der starken Beeinflussung der Reisetätigkeit während der Pandemie.

**Option 1** ist für spezifische Fragestellungen für die schweizerische Wohnbevölkerung von Vorteil. Liegt das Interesse der Fragestellung am gesamten Tourismusverkehr, der ausländische Tourist/-innen ebenfalls beinhaltet, so wird **Option 2** empfohlen.

Die folgenden Vorteile entstehen durch Option 2:

► **Kosteneffizienz:** Aufgrund der vorliegenden Arbeit kann das Schätzverfahren anhand aktueller Daten für das Referenzjahr 2025 ab deren Verfügbarkeit im Jahr 2027 mit überschaubarem Aufwand reproduziert werden.

► **Erstellung einer Zeitreihe:** In dieser Arbeit wurden Eckwerte für das Jahr 2015 erzeugt und vorgestellt. Das Schätzverfahren weist zwar Grenzen bezüglich der Errechnung der «wahren» Werte auf. Diese Unsicherheiten werden aber innerhalb einer Zeitreihe weitestgehend kontrolliert. Dies bedeutet, dass Veränderungen von Eckwerten zwischen den Datenständen 2015 und 2025 gut interpretiert werden können («Delta-Analyse»). Es lässt sich beispielsweise argumentieren, dass Zu- oder Abnahmen des Anteils des öffentlichen Verkehrs zwischen den Datenständen 2015 und 2025 auf tatsächliche Veränderungen zurückzuführen sind, da die Fehler des Schätzverfahrens über die beiden Datenstände hinweg methodisch kontrolliert werden können.

► **Grundlagen der Statistik:** Solange in der Schweiz noch keine formelle Statistik zum Tourismusverkehr vorliegt, die alle Segmente des Tourismusverkehrs integriert, so bietet die Aktualisierung dieses Ansatzes einen methodisch dokumentierten Orientierungsrahmen. So kann die «Flughöhe» des Tourismusverkehrs und dessen Aufteilung auf Verkehrsmittel abgeschätzt werden.

► **Datenverfügbarkeit:** Der vorliegende Ansatz beruht auf frei zugänglichen Datensätzen des Bundes (thematische Erhebung der Volkszählung, Grenzquerungen, Flugstatistik) sowie einer Branchenstatistik von Schweiz Tourismus, die ebenfalls für nicht-kommerzielle Zwecke frei zur Verfügung steht.

► **Verkehrspolitische Grundlagen:** Liegen Eckwerte aus verschiedenen Jahren vor, so lässt sich begründet argumentieren, ob diese auf Massnahmen oder auch generelle (Reise-)Trends zurückzuführen sind. Dabei lassen sich noch keine kausalen Aussagen über die Wirksamkeit von Massnahmen oder Trends treffen, die ursächlich für die Veränderung der Eckwerte sind. Jedoch liegen so erste Grundlagen und Indizien vor, die weiter beobachtet und diskutiert werden können.



**Fazit**

► **Nachhaltigkeitsindikatoren:** In der Tourismusbranche wird viel über Nachhaltigkeit gesprochen. Allerdings fehlen häufig Referenz- und Zielwerte für die Bewertung im Bereich Verkehr. So kann beispielsweise anhand dieser Arbeit ausgewiesen werden, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung mit 24 Prozent am Tourismusverkehr tendenziell höher ist als im gesamten Personenverkehr mit 19 Prozent. Der Wert von 24 Prozent kann nun als Referenzwert festgelegt werden. Im Rahmen von «Legislaturindikatoren» kann ein Zielwert von 28 Prozent für eine Region, einen Kanton oder einen Handlungsraum eingefordert werden (*Benchmark* mit nationalem Kennwert).

Tabelle 86 fasst die Datenstände und Aktualisierungsmöglichkeiten zum Schluss der Arbeit zusammen.

Datensätze	Datenstand		
	vorpandemisch	pandemisch	nachpandemisch (Option 2)
MZMV	2015	2021	2025
HABE RV – Reiseaufkommen der Schweizerischen Tourist/-innen ( <b>Option 1</b> , nur CH-Bevölkerung)			jährlich
A+GQPV	2015	2021	2025
Tourismus Monitor Schweiz	2017	-	2023 (ggf. 2025)
BFS Linien- und Charterverkehre	2015	2021	2025
Neue Grundlagen aus Studien zum „Verkehrsverhalten am Reiseziel“	-	-	ab 2025

**Tabelle 86:** Aktualisierungsmöglichkeiten

# Verzeichnisse

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Tourismusverkehr in der Schweiz: Anteil am gesamten Personenverkehr .....	V
Abbildung 2: Leistungsbezogener Modalsplit – Vergleich.....	V
Abbildung 3: Infografik (Teil 1).....	VI
Abbildung 4: Infografik (Teil 2).....	VII
Abbildung 5: Infografik (Teil 3).....	VIII
Abbildung 6: Formen des Tourismusverkehr (in Anlehnung an Groß 2005).....	6
Abbildung 7: Wunsch- und Zwangsverkehr (in Anlehnung an Groß 2005, S. V, Vorwort).....	7
Abbildung 8: Formen der Mobilität (in Anlehnung an Groß 2011, S. 39).....	8
Abbildung 9: Übergang alltäglicher zu nicht-alltäglichem Verkehr (Eigene Darstellung) .....	10
Abbildung 10: Inland- und Inländerkonzept (Eigene Darstellung) .....	13
Abbildung 11: Reise- und Mobilitätskette (in Anlehnung an Groß 2004) .....	13
Abbildung 12: Verkehrsarten im Tourismus (Eigene Darstellung) .....	14
Abbildung 13: Grenzwerte des Tourismusverkehr (in Anlehnung an Axhausen 2003, S. 8) .	18
Abbildung 14: Segmente des Tourismusverkehrs (in Anlehnung an Groß 2004) .....	19
Abbildung 15: Projektabgrenzung und -definition (Eigene Darstellung) .....	23
Abbildung 16: Beispiele des Tourismusverkehrs (Eigene Darstellung) .....	24
Abbildung 17: Workshop am 11. Juli 2023 .....	27
Abbildung 18: Vorbereitung zum Workshop .....	28
Abbildung 19: Ergebnisse der Gruppenarbeit .....	30
Abbildung 20: Gruppenarbeit .....	32
Abbildung 21: Puzzleteile aus den Gruppenarbeiten .....	32
Abbildung 22: Abgleich der Ergebnisse im Plenum.....	35
Abbildung 23: Datensystem (Eigene Darstellung).....	55
Abbildung 24: Routiniertes Verkehrsverhalten (Eigene Darstellung) .....	68
Abbildung 25: Beispiel Tourismusverkehr (Eigene Darstellung).....	69
Abbildung 26: Kumulative Dichte (Wege Datensatz, MZMV 2015) .....	70
Abbildung 27: Datensystem der Schlussvariante .....	103
Abbildung 28: Verkehrsleistung nach Tourismusregion: Freizeit (ohne Transitverkehr).....	114

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Tourismusformen (UNWTO, gemäss Vacher, zitiert nach Stock et al. 2020) .....	15
Tabelle 2: Kriterien für Tagesreisen und Reise mit Übernachtung.....	17
Tabelle 3: Grenzwerte und Selbsteinschätzung .....	25
Tabelle 4: Programm des Workshops.....	29
Tabelle 5: Personenaufteilung für die Gruppenarbeit.....	31
Tabelle 6: Bedürfnisse der Praxis und Projektintegration .....	37
Tabelle 7: Alpen- und grenzquerender Personenverkehr (A+GQPV).....	38
Tabelle 8: Stichtagsmobilität des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) .....	39
Tabelle 9: Module Tages- und Übernachtungsreisen des MZMV.....	39
Tabelle 10: Tourismus Monitor Schweiz (TMS) .....	40
Tabelle 11: Intervista Footprints-Panel .....	41
Tabelle 12: Reiseverhalten der Schweiz (RV) der Haushaltsbudget-Erhebung (HABE) .....	42
Tabelle 13: Beherbergungsstatistik (HESTA) und Parahotelleriestatistik (PASTA).....	43
Tabelle 14: Eurostat Experimental Statistics über Kurzzeitvermietungsplattformen.....	44
Tabelle 15: Linien- und Charterverkehr des Bundesamts für Statistik (BFS) .....	45
Tabelle 16: Eurostat - Reisen von in der EU/EFTA ansässigen Personen .....	46

**Verzeichnisse**

Tabelle 17: Statistik Frankreich zum Reiseverhalten der Bevölkerung .....	47
Tabelle 18: Statistik Italien zum Reiseverhalten der Bevölkerung .....	47
Tabelle 19: Statistik Deutschland zum Reiseverhalten der Bevölkerung .....	48
Tabelle 20: Statistik Österreich zum Reiseverhalten der Bevölkerung .....	48
Tabelle 21: Swisscom Mobility Insights .....	49
Tabelle 22: Zahlungskartendaten ( <i>Mastercard Insights</i> ) .....	50
Tabelle 23: Zahlungskartendaten ( <i>Visa Destination Insights</i> ) .....	51
Tabelle 24: Touristische Bahnreisen, Seilbahnen und Schifffahrt (nicht abschliessend).....	52
Tabelle 25: Varianten der Mengengerüste .....	57
Tabelle 26: Verkehrsleistung Schweizer Wohnbevölkerung 2015 (Inland) .....	58
Tabelle 27: Distanzen Tagesreisen: Vergleich .....	60
Tabelle 28: Distanzen Reisen mit Übernachtung: Vergleich .....	61
Tabelle 29: Verkehrsleistung der schweizerischen Touristen/-innen (Inland) .....	62
Tabelle 30: Plausibilisierung der Personenreisen mit offiziellen Kennzahlen .....	63
Tabelle 31: Modalsplit (Leistung) im Inland: Schweizer Wohnbevölkerung .....	64
Tabelle 32: Verkehrsleistung im Inland: Schweizer Wohnbevölkerung .....	65
Tabelle 33: Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, zentrale Annahmen und Datenqualität.65	
Tabelle 34: Berechnung der offiziellen Alltagsmobilität gemäss MZMV .....	67
Tabelle 35: Verkehrsleistung der Schweizer Wohnbevölkerung im Inland (Jahr 2015).....	67
Tabelle 36: Vergleich Modul und Grenzwerte für die Stichtagsmobilität.....	70
Tabelle 37: Verkehrsleistung Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz.....	73
Tabelle 38: Modalsplit (Leistung): Touristen/-innen aus dem Ausland.....	74
Tabelle 39: Verkehrsleistung: Touristen/-innen aus dem Ausland .....	74
Tabelle 40: Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen.75	
Tabelle 41: Berechnung Anzahl ausländischer Lokalpassagiere .....	78
Tabelle 42: Touristen/-innen an den ausländischen Lokalpassagieren/-innen .....	79
Tabelle 43: Touristen/-innen aus dem Ausland nach Geschäftsreisen und Freizeit .....	80
Tabelle 44: Verkehrsleistung Touristen/-innen aus dem Ausland mit Anreise Flugzeug .....	80
Tabelle 45: Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen Ausland.....	81
Tabelle 46: Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen Ausland (2).....	81
Tabelle 47: Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen.82	
Tabelle 48: Anzahl Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz (Referenz: 2015) .....	83
Tabelle 49: Grenzquerungen von Touristen/-innen aus dem Ausland (Referenz: 2015) .....	83
Tabelle 50: Nächte in Beherbergungsbetrieben für Touristen/-innen aus dem Ausland .....	84
Tabelle 51: Rundreisende in der Schweiz (in Prozent) .....	84
Tabelle 52: Nächten von Touristen/-innen aus dem Ausland .....	85
Tabelle 53: Nächten von Touristen/-innen aus dem Ausland nach Verkehrsmittel.....	85
Tabelle 54: Nächten je Tourist/in aus dem Ausland nach Strasse, Schiene, Mobilitätszweck .85	
Tabelle 55: Tagesausflüge und Reisen mit Übernachtung nach Strasse und Schiene .....	86
Tabelle 56: Verkehrstage in der Destination .....	87
Tabelle 57: Durchschnittlichen Tagesdistanz in der Destination (indikativ) .....	89
Tabelle 58: Tagesdistanzen gemäss Intervista Footprint Panel (indikativ) .....	90
Tabelle 59: Verkehrstage in der Destination und Tagesdistanzen .....	91
Tabelle 60: Modalsplit (Hauptverkehrsmittel): Touristen/-innen aus dem Ausland .....	92
Tabelle 61: Verkehrsleistung in der Destination: Touristen/-innen aus dem Ausland .....	93
Tabelle 62: Differenzierungsmöglichkeiten, Lücken, Datenqualität und zentrale Annahmen.94	
Tabelle 63: Internationale Ankünfte HESTA 2015 (nur ausländische Touristen/-innen).....	94
Tabelle 64: Internationale Ankünfte PASTA 2017 (nur ausländische Touristen/-innen) .....	95
Tabelle 65: Touristen/-innen aus dem Ausland gewichtet nach Anteil Rundreisender .....	95
Tabelle 66: Touristen/-innen aus dem Ausland basierend auf HESTA und TMS 2017 .....	95
Tabelle 67: Touristen/-innen aus dem Ausland in der Schweiz nach PASTA und TMS 2017 .96	
Tabelle 68: Touristen/-innen aus dem Ausland nach Buchungsplattformen .....	96
Tabelle 69: Touristen/-innen aus dem Ausland im Vergleich.....	97
Tabelle 70: Touristische Attraktionen in der Schweiz (nicht abschliessend).....	101
Tabelle 71: Tourismusregion: Herkunft der Gäste.....	102

**Verzeichnisse**

Tabelle 72: Tourismusverkehr nach Herkunft.....	105
Tabelle 73: Tourismusverkehr nach Verkehrsmittelkategorien .....	106
Tabelle 74: Tourismusverkehr nach Verkehrsmittelkategorien und Herkunft .....	106
Tabelle 75: Tourismusverkehr nach Herkunft, Verkehrsart und Verkehrsmittel.....	107
Tabelle 76: Tourismusverkehr nach Mobilitätszweck .....	107
Tabelle 77: Tourismusverkehr nach Dauer .....	108
Tabelle 78: Tourismusverkehr nach Verkehrsarten .....	108
Tabelle 79: Tourismusverkehr im ÖV nach Herkunft .....	108
Tabelle 80: Tourismusverkehr im MIV nach Herkunft .....	108
Tabelle 81: Vergleich des eigenen Ansatzes mit BFS .....	110
Tabelle 82: Gegenüberstellung mit BFS (2023), ARE (2023), VP 2050 (2021) .....	111
Tabelle 83: Zuordnung von Monaten zur Saison .....	112
Tabelle 84: Touristischer Freizeitverkehr nach Tourismusregionen (ohne Transit).....	113
Tabelle 85: Verkehrsmittel nach Tourismusregion.....	115
Tabelle 86: Aktualisierungsmöglichkeiten .....	119

# Literaturverzeichnis

- ARE (2016). Raumkonzept Schweiz: Abgrenzung der Handlungsräume. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE (2023). Modelletablierung Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM) 2017. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- Axhausen, K.W. (2003). Defining the scope of a long-distance survey, in K.W. Axhausen, J.L. Madre, J.W. Poak und Ph.L. Toint (Hrsg.). Capturing Long Distance Travel, Sp. 7-26, Research Studies Press, Baldock.
- Baltag, I. (2020). Analysing the lines between Business and Leisure - The Bleisure Traveler. (Bachelorarbeit), HSG, St. Gallen.
- BFS (2017a). Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV). Schlussbericht, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2017b). Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr nach Bevölkerungsgruppen und Zweck Daten zu G3.7.3.1 des MZMV-Berichts 2015, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2023a). Leistungen im Personenverkehr, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2023b). Reisen der Schweizer Wohnbevölkerung 2022, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2023c). Schweizer Tourismusstatistik 2021, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2023d). Linien und Charterverkehre, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS/ARE (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Neuenburg und Bern.
- BFS/ARE (2023). Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Neuenburg und Bern.
- Bieger, T. (2007). Management von Destinationen, 8. Auflage, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Oldenbourg.
- Bosshardt, L.; Hermann, M. & Wüest, B. (2020). Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz (2. Version), Forschungsstelle sotomo, Zürich.
- Canzler, W. & Knie, A. (1988). Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik.
- Cohen, E. (1997). A phenomenology of tourist experience, *Sociology*, 13 (2), 179-201.
- Danalet, A.; Guggisberg, D.; Sieber, L.; Knupp, A.; Bischoff, J. & Bützberger, P. (2023). Modelling foreign tourists in Switzerland. STRC conference paper 2023, Monte Verità /Ascona.
- Deutsches Institut für Tourismusforschung (Hrsg.) (2019). GfK Destination Monitor Deutschland. Deutsches Institut für Tourismusforschung an der Fachhochschule Westküste. URL: <https://www.ditf-fhw.de/aktuelles/detail/gfk-destination-monitor-deutschland> (Stand: 27.05.2023).
- EU (2023). International tourism trends in EU-28 member states. Current situation and forecasts for 2020-2025-2030, Prepared for the European Commission, Directorate

- General for Enterprise and Industry by the World Tourism Organization (UNWTO), Madrid.
- F.U.R. (Hrsg.) (2023). Reiseanalyse 2023. Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (F.U.R.). <https://reiseanalyse.de/>
- Flughafen Zürich (2021). Zahlen und Fakten 2020, Flughafen Zürich, Zürich.
- Götz, K. (2007). Freizeit-Mobilität im Alltag oder Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit - warum wir in der Freizeit raus müssen, Duncker & Humblot, Berlin.
- Groß, S. (2005). Mobilitätsmanagement im Tourismus, Schriftenreihe Tourismus-Forschung. Dresden: FIT-Forschungsinstitut für Tourismus, ZDB-ID.
- Groß, S. (2011). Handbuch Tourismus und Verkehr, UVK, Konstanz.
- Harrer, B. & Scherr, S. (2013). Tagesreisen der Deutschen. dwif, Deutsches Wirtschaftliches Institut für Fremdenverkehre e.V. an der Universität München, München.
- Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Hrsg.) (2019). How many times will you go on holidays this year? URL: <https://www.statista.com/statistics/663804/number-of-holidays-in-the-netherlands-by-type-of-household/> (Stand: 09.04.2023). <https://www.nibud.nl/wp-content/uploads/Nibud-Vakantiegeldenqu%C3%AAate-2019.pdf>
- Herrmann, H.-P. & Wetzel, P. (2018). Bleisure-Trips-Verbindung von Geschäfts-mit Urlaubsreisen. In H.-P. Herrmann & P. Wetzel (Eds.), Fernweh und Reiselust-Streifzüge durch die Tourismuspsychologie (pp. 123-127): Springer.
- HTR (2023). Mobilität im Tourismus: Wohin die Reise geht. htr hotelrevu (Zugriff: 2.12.2023: [LINK](#))
- Hunziker, W. & Krapf, K. (1942). Grundriss der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre, Polygraphischer Verl., Zürich.
- ifmo (2014). Langstreckenmobilität – Aktuelle Trends und Perspektiven – Grundlagenstudie. ifmo Institut für Mobilitätsforschung, München.
- Interface & EBP (2018). Modalsplit-Erhebung Flughafen Zürich 2017. Modalsplit [https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2018/11/Be\\_Flughafen\\_ZH\\_Modalsplit\\_2017.pdf](https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2018/11/Be_Flughafen_ZH_Modalsplit_2017.pdf)
- IRTS (2008). International Recommendations for Tourism Statistics, Department of Economic and Social Affairs Statistics Division United Nations UN, New York. <https://www.unwto.org/tourism-statistics/on-basic-tourism-statistics-irts-2008>
- Kaspar, C. (1996). Die Tourismuslehre im Grundriss, St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Tourismus, Band 1, 5. Auflage, Bern 1996
- Laesser, Chr. (2023). Rolle von Fernmärkten im Schweizer Tourismus – Ein Kurzbericht. Institut für Systemisches Management und Public Governance, St.Gallen.
- Lichy, J. & McLeay, F. (2018). Bleisure: Motivations and typologies. Journal of Travel & Tourism Marketing, 35(4), 517-530.
- Ohnmacht, T. (2009). Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie. Kontaktmobilität in egozentrierten Netzwerken. Doctoral dissertation, University\_of\_Basel. 10.5451/unibas-004994904
- Ohnmacht, T.; Grotrian, J. & Amstutz, M. (2007). Wie viel Verkehr erzeugt Tourismus? Definitionen, Datenlage, Kennzahlen. In Freyer, W.; Naumann, M.; Schuler, A. (Hrsg.), Standortfaktor Tourismus und Wissenschaft: Herausforderungen und Chancen für Destinationen (S. 189-204). Berlin: E. Schmidt Verlag.

- Ohnmacht, T. & Balthasar, N. (2023). Facts & Figures zur touristischen Mobilität in der Schweiz: Definition und erste Ergebnisse (Link). Tourismus Forum Schweiz (TFS), Luzern.
- Partzsch, D. (1964). Zum Begriff der Funktionsgesellschaft. In: Mitteilungen des deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. Heft IV, 1964, S. 3–10.
- Schütz, A. & Luckmann, T. (1984). Strukturen der Lebenswelt. Bd. 2, Frankfurt a. M.: Suhrkamp
- Statistik Austria (Hrsg.) (2022). Urlaubs- und Geschäftsreisen. Jahresergebnisse 2021. Wien (S. 7) [https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB\\_3-4\\_Urloabs-und-Geschaeftsreisen-2021.pdf](https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB_3-4_Urloabs-und-Geschaeftsreisen-2021.pdf)
- STATISTA (2016). Kennzahlen zu Airbnb in der Schweiz im Jahr 2015. Airbnb/Schweiz am Sonntag. (Zugriff am 07. Februar 2024): <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/549559/umfrage/kennzahlen-zu-airbnb-in-der-schweiz/>
- STV (2023). Schweizer Tourismus in Zahlen 2022, Schweizer Tourismus Verband, Bern.
- Stock, M.; Coëffé, V.; Duhamel, Ph. & Violier, Ph. (2020). Les enjeux contemporains du tourisme. Presses Universitaires de Rennes.
- Stock, M. (2014). «Touristisch wohnt der Mensch». Zu einer kulturwissenschaftlichen Theorie der mobilen Lebensweisen, *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung*, vol. 10, 186-201
- UNWTO (2007). A Practical Guide to Tourism Destination Management. United Nations World Tourism Organization (UNWTO), Madrid.
- UNWTO (2023a). Glossary of tourism terms, United Nations World Tourism Organization, Madrid. <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>
- UNWTO (2023b). UNWTO World Tourism Barometer (English version), Volume 21, Issue 1 January 2023, UNWTO, Madrid: <https://doi.org/10.18111/wtobarometereng>.
- Umweltbundesamt (2022). Handlungsoptionen für eine ökologische Gestaltung der Langstreckenmobilität im Personenverkehr. Umweltbundesamt, Texte | 51/2022, Dessau.
- Urry, J. (2003). *The Tourist Gaze*, Sage, London.
- UVEK (2021). Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bern.
- VM-UVEK (2017). Nationales Personen- und Güterverkehrsmodell des UVEK - Durchschnittlicher Tagesverkehr 2010 für den Personen- und Güterverkehr. <https://www.swissbase.ch/en/catalogue/studies/13439/16298/description>
- VP 2050 (2021). Verkehrsperspektiven 2050: Ergebnisse [Data set]. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.5702813>
- Weltbank (2023). International tourism, number of arrivals – Switzerland, Washington DC.

# Anhang

Teilnehmendenliste: Workshop «Was ist Tourismusverkehr? Daten und deren Nutzen für die Tourismus- und Verkehrsbranche»

## Tourismus

Institution	Anrede	Name	Vorname
Gstaad Saanenland Tourismus	Herr	Bauer	Patrick
IG Parahotellerie	Frau	Bunte	Janine
Region Solothurn Tourismus	Herr	Hofer	Jürgen
ASE AG	Herr	Irniger	Stefan
Luzern Tourismus	Herr	Jud-Brügger	Beda Linus
Swiss Travel System AG	Herr	Lauber	Maurus
Union fribourgeoise du Tourisme	Herr	Morard	Pierre-Alain
Engadin Tourismus AG	Herr	Sieber	Stefan
Jungfrau Region Tourismus AG	Herr	Ungerer	Marc
Netzwerk Schweizer Pärke	Frau	Urfer	Nadja
HotellerieSuisse	Herr	Walter	Marc
Vaud Promotion	Frau	Wargnier	Florence

## Verkehr

Institution	Anrede	Name	Vorname
Postauto AG	Frau	Achi	Valentine
Transportunternehmen Zentralschweiz (TUZ)	Herr	Bühlmann	Adrian
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Herr	Danalet	Antonin
Bergbahnen Graubünden (BBGR)	Herr	Gschwend	Marcus
Postauto AG	Frau	Hinrichs	Gisela
ASTAG Schweizer Nutzfahrzeugverband	Herr	Laubacher	Daniel
Glacier Express AG	Frau	Meyer	Annemarie
Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen	Herr	Schulthess	Stefan
Stiftung SchweizMobil	Herr	Stadtherr	Lukas

## Verwaltung

Institution	Anrede	Name	Vorname
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Herr	Ancel	Raphael
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Frau	Beglinger Fedorova	Caroline
Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Herr	Hömke	Maik
Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO)	Herr	Kaempf	Richard
Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO)	Frau	Pirovino	Lea
Tourismus Stadt Luzern	Frau	Muff	Silvia
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Herr	Vigani	Aurelio
Kt. Wallis Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung	Herr	Zehnhäusern	Werner



**Forschung**

<b>Institution</b>	<b>Anrede</b>	<b>Name</b>	<b>Vorname</b>
Interface Politikstudien Forschung Beratung AG	Herr	Arnold	Tobias
Hochschule Luzern (HSLU)	Herr	Balthasar	Noah
Hochschule Rhein Main (HSRM)	Herr	Bolenz	Niklas
Intervista	Herr	Fischer	Beat
Hochschule Luzern (HSLU)	Herr	Hüsser	Andreas
Fachhochschule Graubünden (FHGR)	Herr	Knaus	Dominik
Hochschule St. Gallen (HSG)	Herr	Laesser	Christian
Hochschule Luzern (HSLU)	Herr	Liebrich	Andreas
Hochschule Luzern (HSLU)	Herr	Ohnmacht	Timo
Hochschule Luzern (HSLU)	Frau	Stuber- Berries	Nicole